JAHRGANG 16
SEPTEMBER 1967

9

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

15 Jahre „Der Modelleisenbahner"



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–



Liebe Leser!

Seit nunmehr fünfzehn Jahren sind Sie aufmerksame Leser unserer Fachzeitschrift. Seit fünfzehn Jahren auch helfen Sie uns, die Zeitschrift interessant, lehrreich und aktuell zu gestalten. Dafür danken wir Ihnen herzlich.

Nicht immer war es uns möglich, alle eingesandten Bastlertips, Beiträge zu den verschiedensten Themen und auch alle Bauanleitungen abzudrucken. Dafür reichte einfach der Platz nicht aus. Dennoch, so hoffen wir, haben die 15 Jahrgänge alles das widergespiegelt, was Sie in Ihrer Freizeit beschäftigt. Wir haben auch guten Grund anzunehmen, daß Sie mit der Auswahl der Beiträge zufrieden waren. Die immer zahlreicher werdende Post mit Anerkennungen und guten Hinweisen berechtigt uns zu dieser Annahme.

Wenn wir heute jeden Monat 33 000 Exemplare unserer Zeitschrift in insgesamt 15 Ländern verkaufen, so zeigt sich auch hier ihre Popularität.

Der Weg war nicht immer einfach; denn alle Wünsche – die des reinen Bastlers bis zum Historiker der Eisenbahn – zu befriedigen, heißt, die Beiträge sorgfältig auszuwählen und eine annehmbare Mischung der Artikel vom Vorbild und vom Modell abzudrucken.

Nach der Gründung des „Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes" im Jahre 1962 war es uns möglich, mehr über die Arbeitsgemeinschaften des DMV zu berichten. Gleichzeitig konnten wir damit auch einige organisatorische Aufgaben, beispielsweise den von uns im Jahre 1954 ins Leben gerufenen „Internationalen Modellbahnwettbewerb", in die Obhut des DMV zu legen. So verblieb etwas mehr Zeit, Arbeitsgemeinschaften und auch Autoren aufzusuchen. Ebenfalls festigte sich mehr und mehr die Zusammenarbeit mit der Modellbahnindustrie, der Deutschen Reichsbahn und mit Bahnverwaltungen anderer Staaten. Alle diese Faktoren wirkten sich natürlich bei der Gestaltung der Hefte positiv aus.

Wir werden für Sie auch in Zukunft unseren „Modelleisenbahner" so herausgeben, daß Sie recht viel Freude haben.

Klaus Gerlach



INHALT

Seite

Titelbild

15 Jahre Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner"

Fotomontage: Achim Delang, Berlin

Rücktitelbild

Schnellzuglokomotive 01 514 bei der Durchfahrt durch den rekonstruierten Bahnhof Berlin-Alexanderplatz

Foto (Mai 1966): Hans Weber, Berlin

In Vorbereitung

Umrechnungstabelle für die Nenngröße N
Schienenfahrzeuge auf der Internationalen Messe in Poznan 1967
Oberschüler aus Leipzig bauen ihren Heimatbahnhof
Bauplan für die Ellok E 21 der Deutschen Reichsbahn

Glückwünsche des Ministers für Verkehrswesen



Große und wichtige Aufgaben haben die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik in den nächsten Jahren zu lösen. Der VII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands hat neue Maßstäbe für die Ausarbeitung der Prognose des Verkehrswesens gesetzt. Das Ministerium für Verkehrswesen der DDR hat in Zusammenarbeit mit den Räten der Bezirke und den örtlichen Staatsorganen das Generalverkehrsschema der DDR ausgearbeitet. Dabei wird nach wie vor die Deutsche Reichsbahn der größte und wichtigste Transportzweig bleiben. Die Deutsche Reichsbahn wird auf der Grundlage einer durchgehenden Rationalisierung die bekannten Vorzüge des Eisenbahntransports in Zukunft immer besser nutzen. Die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung zur optimalen Ausnutzung der Kapazitäten, die Ablösung der Dampftraktion durch Diesellokomotiven bis 1975 und die Konzentration der Arbeit auf ein leistungsfähiges Hauptnetz werden Kennzeichen der Arbeit sein.

Zur Lösung der genannten Aufgaben brauchen wir einen von der Liebe zur Eisenbahn durchdrungenen Nachwuchs. Aus den Veröffentlichungen Ihrer Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ spüre ich immer wieder, daß sich sehr viele junge Menschen intensiv auf den Beruf des Eisenbahners vorbereiten. Es ist erfreulich, daß die Redaktion und der redaktionelle Beirat seit nunmehr 15 Jahren dieses Verständnis zur Eisenbahn nicht nur pflegen, sondern auch darüber hinaus weite Kreise unserer Bürger in die „Geheimnisse“ des Eisenbahnwesens einweihen. So hat sich „Der Modelleisenbahner“ nicht nur als Sprachrohr für die beliebte Freizeitbeschäftigung „Modelleisenbahn“ verdient gemacht, die Zeitschrift leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Popularisierung des Eisenbahngedankens.

Mit Freude stelle ich immer wieder fest, daß es viele Menschen aller Altersgruppen und Berufsschichten gibt, die sich der Eisenbahn in irgendeiner Weise verschrieben haben. Der Grund hierfür mag wohl daran liegen, daß kein anderer Industriezweig seine Arbeiten so öffentlich abwickelt wie die Eisenbahn. Aber auch der Reiz der Eisenbahn selbst, die Reiselust, die mächtigen Lokomotiven und die äußerst interessanten Betriebsabläufe ziehen viele Freunde der Eisenbahn in ihren Bann.

Alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn haben in den vergangenen fünfzehn Jahren in ihrer Fachzeitschrift einen jederzeit guten Ratgeber gefunden. Selbst beruflich tätigen Eisenbahnern bringt die Zeitschrift immer Neues und Interessantes. So ist es eigentlich nicht verwunderlich, daß die Auflage der Zeitschrift von Jahr zu Jahr gestiegen ist und sie weit über die Grenzen unseres Staates an Bedeutung gewonnen hat. Schon seit Jahren gehört „Der Modelleisenbahner“ zur besten deutschsprachigen Fachliteratur auf ihrem Gebiet.

Neben der Popularisierung des Eisenbahngedankens nimmt die Redaktion auch außerhalb ihes Arbeitsgebietes regen Anteil an der Entwicklung der Eisenbahn und der Erhaltung geschichtlich wertvoller Materialien des „großen Bruders“. Die Redaktion unterstützt Arbeitsgemeinschaften, die sich der Pflege und Aufbewahrung von historischen Eisenbahnmaterialien verschrieben haben. Sie fördert als Organ des „Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes“ das Neue, behütet aber zugleich die großen Traditionen des deutschen Eisenbahners in Schrift und Bild.

Es ist mir eine Freude, die Mitarbeiter der Redaktion und alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu ihrem 15jährigen Schaffen zu beglückwünschen. Ich bin fest davon überzeugt, daß wir gemeinsam auch weiterhin den Eisenbahngedanken fördern zu großen Erfolgen bei der Entwicklung einer sinnvollen sozialistischen Freizeitgestaltung und der Erziehung unserer Jugend zum Wohle unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates und zur Gestaltung des entwickelten Systems des Sozialismus in der DDR.

Dr. Erwin Kramer
Minister für Verkehrswesen der DDR

Glückwünsche des Präsidenten



Im Namen des Präsidiums des DMV und aller Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes beglückwünsche ich die Redaktionsmitarbeiter und den redaktionellen Beirat unserer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum.

Nicht nur für die Entwicklung und Festigung unseres Verbandes hat die Redaktion mit ihren publizistischen Mitteln viel getan, sie hat sich auch besonders verdient gemacht, den Eisenbahngedanken bei unserer Bevölkerung zu verbreiten. Darüber hinaus ist die Zeitschrift international angesehen, deren Wirken die Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in Europa und anderen Erdteilen hoch schätzen.

Die Redaktion der Zeitschrift, an ihrer Spitze der Verantwortliche Redakteur Klaus Gerlach, hatte maßgeblichen Anteil bei der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, und sie hat den jährlich stattfindenden „Internationalen Modellbahnwettbewerb" ins Leben gerufen, der in diesem Jahr nun schon zum 14. Male ausgetragen wird. So war und ist die Zeitschrift nicht nur ein kollektiver Agitator und Propagandist, sondern auch ein kollektiver Organisator.

Wir, als Herausgeber der Zeitschrift, schätzen uns glücklich ein Publikationsorgan zu besitzen, daß so reiche Erfahrungen ihrer Mitarbeiter widerspiegelt, wie man sie nun einmal in fünfzehnjähriger Arbeit sammeln kann.

Durch die Einführung der durchgängigen 5-Tage-Arbeitswoche können die Wochenenden noch mehr für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung genutzt werden. Ein erneuter Aufschwung der Arbeit der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn ist zu erwarten. Damit wird auch die publizistische Tätigkeit der Redaktion vor größere Aufgaben gestellt. Wir sind uns sicher, daß die Redaktion diesen neuen Aufgaben gewachsen ist und wünschen ihr weiterhin viele Erfolge.

Dr. Ehrhard Thiele
Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Glückwünsche unserer Freunde

Поздравления юбилей наших друзей

Congratulations on jubilee of our friends

Félicitations du jubilé de nos amis

Werte Mitarbeiter der Redaktion!

Zur 15jährigen Wiederkehr des 1. Erscheinungstages der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" übermittle ich Ihnen und dem Fachbeirat im Namen der Eisenbahner des Hauptdienstzweiges der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn die herzlichsten Glückwünsche.

Gleichzeitig ist es mir ein Bedürfnis, mich für die bisherige langjährige gute Zusammenarbeit zu bedanken.

„Der Modelleisenbahner" hat sich nicht nur als Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes in den zurückliegenden Jahren einen hohen internationalen Ruf erworben, sondern auch als ausgezeichnetes Lehrmaterial bei der polytechnischen Erziehung und Ausbildung unseres Eisenbahner-Nachwuchses. Der stets wohl ausgewogene Inhalt des publizierten Stoffes sowohl auf dem Gebiet des Modelleisenbahnbaues als auch auf dem seines großen Vorbildes weckt und fördert bei den Jugendlichen das experimentelle Denken und Handeln, die Liebe zur Eisenbahn und gibt auch der interessierten Bevölkerung unserer Republik das nötige Verständnis für die technischen und ökonomischen Belange der Deutschen Reichsbahn. Große Anerkennung hat sich die Zeitschrift aber speziell auf dem maschinentechnischen Gebiet der Eisenbahn erworben, und zwar bei der Publizierung der neuen Diesel- und elektrischen Triebfahrzeuge ebenso wie in der Wahrung des kulturhistorischen Erbes der Dampflokomotive.

Auch für die Zukunft wünsche ich Ihnen und dem Beirat erfolgreiches Schaffen und gute Beziehungen zu den Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn aller friedliebenden Völker.

Ministerium für Verkehrswesen der DDR
Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft
Wagner
Reichsbahn-Direktor
Leiter der Hauptverwaltung

Sehr geehrte Herren!

Die enge Verbindung von Theorie und Praxis, von Lehre und Forschung wird durch die an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" wirkenden Professoren, Dozenten und Angehörigen des wissenschaftlichen Nachwuchses in hohem Maße gepflegt. Ein wesentliches Hilfsmittel ist dabei die Verwendung von Modellen aller Art, seien es Modelle zur Darstellung von Spannungszuständen oder zur Ermittlung des Kräfteverschleißes in Baukonstruktionen oder mathematische Modelle, die mit Hilfe moderner Rechenautomaten wie dem „Minsk 22" helfen, verkehrstypische Aufgaben zu lösen.

Die Modellbahntechnik wurde so weit vervollkommnet, daß in dem seit 1962 bestehenden großen Eisenbahnbetriebsfeld die wesentlichsten Aufgaben des Eisenbahnbetriebsdienstes dargestellt werden können.

Dabei haben die Studenten Gelegenheit, selbst Betriebshandlungen vorzunehmen und zu zeigen, daß sie das Gelernte in der Praxis auch anwenden können.
Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" hat wesentliche Beiträge zur Verbesserung der Modellbahntechnik für Fragen des Verkehrs in breiten Kreisen, die sonst nur wenig oder keine Berührung mit dem speziellen Fachgebiet haben, geweckt. Die Hochschule gratuliert der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" zu dieser erfolgreichen Arbeit!

Prof. Dr. sc. nat. habil. H.-G. Müller
Rektor der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden

Sehr geehrte Kollegen!

Zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum Ihrer Zeitschrift übermittle ich Ihnen in meinem eigenen Namen und im Namen der Mitarbeiter des Verkehrsmuseums die herzlichsten Glückwünsche. Sie können mit Recht auf die geleistete Arbeit stolz sein; denn obgleich 15 Jahre in unserer schnellebigen Zeit nur ein kurzer Abschnitt sind, haben Sie es doch verstanden, während dieser Jahre zum fachlichen Mittelpunkt der zahlreichen Modelleisenbahner und Freunde des Eisenbahnwesens zu werden. Besonders anerkennenswert ist Ihr ständiges Bemühen um eine umfassende, exakte Information Ihres Leserkreises. Sie ist um so wichtiger, als für die große Mehrzahl der Modelleisenbahner und Freunde des Eisenbahnwesens die Beschäftigung mit ihrem Hobby einen wichtigen Bildungsfaktor darstellt. Deshalb möchte ich mit meinen Wünschen für eine weitere erfolgreiche Tätigkeit den Wunsch nach einer noch vielseitigeren und umfangreicheren Zeitschrift verbinden.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Prof. Dr. rer. oec. habil. Elfriede Rehbein
Verkehrsmuseum Dresden
— Der Direktor —

Sehr geehrter Herr Gerlach!

Zum 15. Jahrestag des Erscheinens der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" möchte auch das Institut für Schienenfahrzeuge Berlin herzlich gratulieren. „Der Modelleisenbahner" wird auch von den Mitarbeitern des Instituts sehr beachtet und gern gelesen, enthält doch diese Zeitschrift nicht allein Dinge, die für den Modellbahnbau geeignet sind, sondern auch Veröffentlichungen, die die Bahnverwaltungen in aller Welt betreffen und hier sehr interessieren.
Für die weitere erfolgreiche Arbeit wünsche ich Ihnen und Ihren Mitarbeitern alles Gute.

Mit kollegialen Grüßen
Wießner
Institutsdirektor
Institut für Schienenfahrzeuge Berlin

Werte Kollegen!

Das Redaktionskollegium, die Redaktion der Zeitschrift „Spielzeug von heute" (vormals „Standardisierung-Spielzeug") und die Leitung des Instituts für Spielzeug als Herausgeber und Verlag übermittelt Ihnen als Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" und auch dem Redaktionsbeirat anläßlich des 15jährigen Bestehens dieses in der Fachwelt so geschätzten Organs des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes und Zeitschrift für den Modelleisenbahnbau sowie aller Freunde der Eisenbahn die allerherzlichsten Glückwünsche.
Seit Jahren schon haben wir mit Interesse die journalistische Behandlung der speziellen Fachprobleme verfolgt und können heute nur sagen, daß die für die Herausgabe dieser Fachzeitschrift verantwortlichen Gremien den richtigen und für sie so erfolgreichen Weg gegangen sind. Der Beweis dafür dürfte sich nicht nur allein in der Auflagenhöhe, sondern auch in der Beliebtheit sowohl in der DDR, als auch im Ausland widerspiegeln.
Zu dem weiteren Weg Ihrer verantwortungsbewußten Arbeit wünschen wir Ihnen auch für die kommenden Jahre viel Erfolg und uns eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Mit kollegialen Grüßen

Fischer — *komm. Direktor*
Paradowski — *verantw. Redakteur*
Sonneberg (Thüringen)

Liebe Kollegen!

Die Pressestelle der VVB Spielwaren beglückwünscht die Mitarbeiter der Redaktion und die Mitglieder des Beirates der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" zum 15jährigen Bestehen.
Dem großen Bemühen und dem Enthusiasmus Ihres Kollektivs ist es zu danken, daß die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" als Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes in den vergangenen Jahren eine gute Entwicklung nahm und in internationalen Fachkreisen hohes Ansehen genießt. Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" wirkt erfolgreich dafür, daß weite Kreise der werktätigen Bevölkerung der Deutschen Demokratischen Republik, insbesondere die heranwachsende Jugend, in ihrer Freizeit mit der Modellbahntechnik vertraut gemacht werden.
Ich wünsche dem Redaktionsbeirat, der Redaktion und dem verantwortlichen Redakteur weiterhin Erfolg und Tatkraft!

Mit freundlichen Grüßen
Arno Schwarze
Leiter der Pressestelle der VVB Spielwaren, Sonneberg

Werte Mitarbeiter der Redaktion!

Wir beglückwünschen die Redaktion sowie den Redaktionsbeirat zum 15jährigen Bestehen der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner".
Ihre Fachzeitschrift, die ursprünglich nur Belange des Modelleisenbahnbaues behandeln sollte, hat seit ihrem Bestehen inhaltlich und fachlich den Lesern so viel geboten, daß gleichzeitig das Wissen um das Vorbild, die große Eisenbahn, erweitert wurde. Besonders hoch schätzen wir ein, daß für Fragen der Qualität und Standardisierung angemessener Raum vorhanden war.
Wir können nur wünschen, daß der Inhalt in Zukunft genauso interessant und vielseitig bleibt wie in den vergangenen Jahren.

Auf weitere gute Zusammenarbeit
Deutsches Amt für Meßwesen und Warenprüfung
Prüfdienststelle Erfurt
Arbeitsgruppe Spielzeug

Sehr geehrter Herr Redakteur!

Im Namen der Zentralen Modellkommission LOK übersende ich Ihnen und dem ganzen Redaktionskollegium anläßlich des 15jährigen Bestehens Ihrer Monatszeitschrift „Der Modelleisenbahner" herzliche Glückwünsche und weiterhin erfolgreiche Entwicklung. Ihre Tätigkeit ist mit unserer eng verbunden, da viele polnische Modellbauer von den Zeichnungen und technischen Ratschlägen, die in der Monatszeitschrift „Der Modelleisenbahner" erscheinen, lernen und sie zu nutzen wissen. Möge ihre humane Idee und ihr Inhalt bis in die kleinsten Orte der ganzen Welt dringen.

Jan Marczak
Sekretär der Zentralen Modellkommission LOK
Warschau

Liebe Freunde!

Anläßlich des 15jährigen Bestehens Ihrer populären Monatszeitschrift „Der Modelleisenbahner" wünschen wir dem ganzen Redaktionskollegium weiterhin fruchtbare Arbeit bei der Popularisierung des Eisenbahnmodellbaus in der Welt, der Verbreitung der Idee der polytechnischen Erziehung der Jugend im Sinne des Friedens und der Freundschaft zwischen den Völkern.

Für das Redaktionskollegium
Stefan Smolis
Sekretär der Redaktion für Modellzeitschriften LOK
Warschau

Liebe Freunde!

Ein bißchen überrascht haben wir festgestellt, daß wir den „Modelleisenbahner" nun schon seit 15 Jahren lesen und daß unser „junger Freund" in diesem Jahr ein rundes Erscheinungsjubiläum feiern wird. Bei dieser Gelegenheit wollen wir — ganz bestimmt wie auch unsere Kollegen aus vielen Ländern — recht herzliche Glückwünsche senden. Herzliche Glückwünsche also im Namen unserer zufriedenen Leser, die während der vergangenen 15 Jahre viele Kenntnisse auf dem beliebten Gebiet gewonnen haben und auch viele Anregungen für die eigene schöpferische Arbeit nutzen konnten.
Als eine Bruderorganisation aus dem benachbarten Land können wir noch hinzufügen, daß uns „Der Modelleisenbahner" in den Anfangszeiten unseres Organisierens sehr viel geholfen hat, indem wir die Erfahrungen der Modelleisenbahner der DDR für unsere Arbeit anwenden konnten.
Im Zusammenhang mit dem „Modelleisenbahner" erinnern wir uns gern an die heute schon traditionellen Internationalen Modelleisenbahnwettbewerbe, welche auf Initiative der Redaktion „Der Modelleisenbahner" entstanden sind.
Wir sind überzeugt, daß „Der Modelleisenbahner" sein hohes Niveau behält und auch in der Zukunft das gegenseitige Kennenlernen ermöglichen wird.

Mit herzlichen Grüßen
Die Modelleisenbahner der ČSSR
ÚMS — Gruppe Modelleisenbahner
Emmerich Brichta

Werte Freunde!

Erlauben Sie uns, daß wir im Namen des Landesvereins der Ungarischen Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde die führende deutsche Modellbahn-Fachzeitschrift, anläßlich ihres 15jährigen Jubiläums, beglückwünschen.
Das Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes — „Der Modelleisenbahner" — ist eine auch bei uns in Ungarn wohlbekannte und in jedem Monat in vielen Exemplaren mit

großem Interesse erwartete Zeitschrift. Viele technische und organisatorische Erfahrungen können wir aus deren Artikel auswerten und auf unsere Verhältnisse anwenden. Den Lesern und den Mitarbeitern der Zeitschrift wünschen wir weitere reiche Erfolge bei ihrer Arbeit.

Mit freundlichen Grüßen
Generalsekretär
Dipl.-Ing. Otto Petrik
Budapest

Liebe Kollegen!

Zum 15jährigen Bestehen der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" entbieten wir die herzlichsten Glückwünsche. Viel Gemeinsames hat uns bisher verbunden. Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" hat in den vergangenen 15 Jahren ihres Bestehens manches zur polytechnischen Weiterbildung unserer Jugend getan. Die Auswirkung hat sich insbesondere auch im Handel gezeigt.
Wir wünschen den Kollegen der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" noch viele Jubiläen und hoffen weiterhin auf gute Zusammenarbeit.

GHG Möbel—Kulturwaren—Sportartikel
Leipzig
Niederlassung Kulturwaren
Redaktionskollegium des Informationsdienstes „Das Signal"
Kilz
Chefredakteur

Sehr geehrte Herren!

Wie wir erfuhren, begehen Sie in diesem Jahr das 15jährige Erscheinungsjubiläum Ihrer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner". Zu diesem festlichen Ereignis möchten wir Ihnen herzlich gratulieren. „Der Modelleisenbahner" hat sich seit dem ersten Tag seines Erscheinens einen festen Platz innerhalb der Literatur für die Eisenbahnfreunde erworben und gehört auch in der Bundesrepublik zu einer geschätzten Lektüre. Das Jubiläum soll uns Anlaß sein, Ihnen weiterhin viel Erfolg und allezeit gutes Gelingen im Interesse unserer gemeinsamen Sache zu wünschen: Mittler zu sein zwischen der Eisenbahn und allen ihren Freunden in Ost und West.

Karl-Ernst Maedel
„LOK-MAGAZIN"
Nieder-Roden

Einem Geburtstagskind

werden neben den besten Wünschen auch gern viele Worte über die zurückgelegten Lebensjahre gewidmet. So will auch ich heute als einer der bescheidensten Gratulanten Dir lieber „Modelleisenbahner" sagen, was mich an Deinem Geburtstag besonders bewegt.
In den fünfzehn Lebensjahren hat sich „Der Modelleisenbahner" alle erdenkliche Mühe gegeben, dieses unser gemeinsames Hobby auch an jene Menschen heranzutragen, die noch kaum damit in Berührung gekommen sind. So wie es ihm bald gelungen war, Sprecher für alle jene zu werden, die ihre Freizeit der kleinen Eisenbahn gewidmet haben, gelang es ihm auch viele neue Freunde zu finden und so manches Vorurteil über die „Eisenbahnerei" zu zerstreuen.
Besonders aber hat „Der Modelleisenbahner" auf seinen „technischen Seiten" seinen Lesern viele aus der Praxis stammende Anregungen und Anleitungen gegeben und dadurch die Erfahrungen und Kenntnisse älterer Modellbahner weiten Interessenkreisen vermitteln können. Darüber hinaus ist in allen diesen Jahren kaum ein Thema unbeachtet geblieben, das auch den Laien in die „Betriebsgeheimnisse" der großen Bahn einzuweihen vermochte. Damit konnten viele Leser mit einer Unzahl von Kleinigkeiten vertraut gemacht werden, die den Modellbahnbetrieb erst wirklichkeitsnah werden lassen.
Mit Dankbarkeit wollen wir uns aber auch daran erinnern, was der heute gefeierte „Modelleisenbahner" für die technische Normungsarbeit des MOROP geleistet hat und wieviel er dazu beitrug, daß die Normenblätter nicht nur für die Modellbahnindustrie Bedeutung erlangten, sondern auch den Modellbahnern selbst handliche Unterlagen zur Vereinheitlichung des Modellbaus werden konnten.
So möge „Der Modelleisenbahner" auch weiterhin nicht nur das Sprachrohr der Freunde der kleinen Eisenbahn bleiben, sondern darüber hinaus auch Verständnis und technisches Wissen über die länder- und völkerverbindende große und kleine Eisenbahn vermitteln.

Ing. Wilhelm Czerney
Schriftleiter der „Modelleisenbahn"
Wien

Sehr geehrter Herr Gerlach!

„Der Modelleisenbahner" hat in den fünfzehn Jahren seines Erscheinens allseits Anerkennung und Würdigung gefunden, nicht zuletzt deswegen, weil er die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nicht als Spielerei und Zeitvertreib ansieht, sondern diese Liebhaberei von der fachlich-technischen und wissenschaftlichen Seite sieht. Für den wahren Modelleisenbahner ist seine Bahn kein technisches Spielzeug und kein Selbstzweck, sondern Nachbildung der großen Eisenbahn und Nachahmung des Großbetriebes. Die Redaktion hat sich in ihrer Arbeit stets von dieser Anschauung leiten lassen, die wir in Hamburg seit über 40 Jahren vertreten. Wegen der sich daraus ergebenden Berücksichtigung von Geschichte, Technik und Betrieb der Eisenbahn findet „Der Modelleisenbahner" auch bei den Eisenbahnfreunden Anklang und Interesse (der Untertitel verdiente daher mehr Hervorhebung).
Die technisch-wissenschaftlichen Grundlagen für das Modelleisenbahnwesen wurden durch einschlägige Aufsätze und Veröffentlichungen allgemein bekanntgemacht, aus dem Mitarbeiterkreis sind wertvollste und grundlegende Arbeiten für die „Normen Europäischer Modellbahnen" (NEM) geleistet und bahnbrechende Erkenntnisse gewonnen worden, die sich zum Vorteil aller Modelleisenbahner auswirken.
Darüber hinaus verdanken wir Mitarbeitern und Verlag der Zeitschrift zahlreiche hervorragende und vielfach einzigartige Bücher von der großen und der kleinen Eisenbahn.
Das gute Verhältnis zur Deutschen Reichsbahn und zur Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden erleichtert nicht nur die Arbeit der Redaktion, sondern trägt vor allem Früchte für den Leser.
Seit dem Bestehen der Zeitschrift besteht zwischen der Redaktion und uns ein gutes, ja freundschaftliches Verhältnis, durch das wir uns berechtigt fühlen, der Redaktion, den Mitarbeitern und dem Verlag für ihre Arbeit im Namen vieler Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde zu danken, herzliche Glückwünsche zum Jubiläum auszusprechen und guten Erfolg für die Zukunft zu wünschen.
Bei dieser Gelegenheit grüßen wir die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde im Osten und Westen, im Norden und Süden Europas. Wie die Schienen über alle Grenzen hinweg Länder und Völker verbinden, so eint uns unsere Liebhaberei, ohne Schranken zu kennen.

Carl-Boie Salchow
Modelleisenbahn Hamburg e. V.
Freunde der Eisenbahn e. V.
Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn

Liebe Kollegen!

Im September feiert Ihr Euer 15jähriges Bestehen, wozu wir natürlich herzlichst gratulieren.
Ist es uns doch immer eine Freude gewesen, die vielseitigen und jedermann verständlichen Informationen aus Euren diversen Schreibkielen zu sehen und zu lesen.
Freunde, wir wünschen Euch für die Zukunft alles, alles Gute, bleibt gesund und nehmt unsere allerbesten kollegialen Grüße von Haus zu Haus.
Mit den besten Wünschen für eine recht gute „Modelleisenbahner-Fahrt" und stets „Hp 1".

Redaktion
„FLEISCHMANN-KURIER"
Nürnberg

Liebe Kollegen!

Zum 15jährigen Bestehen Ihrer ausgezeichneten Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" gratuliert Ihnen die Redaktion „moderne eisenbahn" von Herzen. Als Freunde des gleichen Steckenpferdes wissen wir Ihre gute publizistische Arbeit zu schätzen. Sie haben mit Ihrer Zeitschrift vielen Eisenbahnfreunden Wissen und Anregung vermittelt. Möge „Der Modelleisenbahner" noch viele weitere Jahre mit der abgewogenen Mischung seiner Berichterstattung über die große und die kleine Eisenbahn fortfahren, seinen Lesern unter den Modellbahnfreunden, aber auch der Modellbahnindustrie, Anregungen zur Vervollkommnung unseres gemeinsamen Hobbys geben.

Redaktion „moderne eisenbahn", Düsseldorf
J. M. Hill

Werte Mitarbeiter der Redaktion!

Zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" grüßen wir alle Mitarbeiter der Redaktion herzlich und verbinden damit den Wunsch, daß es Ihnen allen vergönnt ist, für viele weitere Jahre bei guter Gesundheit und Schaffenskraft zum guten Gelingen unserer Fachzeitschrift beizutragen. Möge „Der Modelleisenbahner" auch weiterhin den Freunden der Modelleisenbahn eine interessante und lehrreiche Informationsquelle zur sinnvollen Freizeitgestaltung mit der Modelleisenbahn sein.
Wir grüßen zugleich alle Leser des „Modelleisenbahners" und zeichnen

hochachtungsvoll
H. Auhagen KG
Marienberg (Sachsen)

Sehr geehrte Herren!

Nun existiert „Der Modelleisenbahner" bereits 15 Jahre. Das bedeutet, 15 Jahre ideelles Informationsschaffen für die großen und kleinen Freunde der großen und kleinen Eisenbahnen in aller Welt.
Wenn man sich nun nach einem solch langen Weg einmal ansieht, was in der Zeit alles geschaffen worden ist und mit wieviel Mühe und Liebe jede Arbeit durchgestaltet werden mußte, so möchten wir heute nicht versäumen, Ihnen dazu unsere herzlichen Glückwünsche zu übermitteln.

Mögen Sie auch weiterhin mit gleicher Schaffensfreude und Schaffenskraft an die nächsten 15 Jahre herangehen und mögen Ihnen weiterhin gute Themen in reicher Zahl zur Verfügung stehen.

Für heute bleibt uns nur, unsere besten Wünsche zu wiederholen und Ihnen für Ihre Redaktionsarbeit stets „Hp 1" zu wünschen. Gute Fahrt mit allen Schreibgeräten!

Werbe-Abteilung der
Gebr. FLEISCHMANN
Nürnberg

Werte Mitarbeiter der Redaktion

Der Redaktion und allen Mitarbeitern Ihrer Fachzeitschrift gratulieren wir herzlich zum 15jährigen Bestehen. Wir wünschen weitere gute Erfolge!

Mit freundlichen Grüßen
Herbert Franzke KG
„TeMos"-Werkstätten
Köthen-Anhalt

Sehr geehrte Herren!

Wir beglückwünschen Redaktion und Mitarbeiter der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" zum 15jährigen Jubiläum und wünschen auch für die kommenden Jahre den besten Erfolg. Bei dieser Gelegenheit möchten wir der Redaktion und dem Verlag unseren Dank für die bisherige Unterstützung, aber auch für manchen kritischen Hinweis übermitteln.

Wir freuen uns auf die weitere angenehme Zusammenarbeit.

Zeuke & Wegwerth
Kommandit-Gesellschaft
Berlin

Sehr geehrte Herren!

Zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum Ihrer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" im September 1967 sprechen wir Ihnen unsere herzlichsten Glückwünsche aus. Wir haben in all diesen Jahren die Ausführungen in dieser Zeitschrift mit Interesse gelesen und sind überzeugt, daß Sie Ihren Lesern wertvolle Informationen vermitteln konnten. Wir dürfen die Gelegenheit wahrnehmen und Ihnen auch für die zukünftige Arbeit einen guten Erfolg wünschen.

Mit freundlichen Grüßen
TRIX
Vereinigte Spielwarenfabriken
Ernst Voelk KG, Nürnberg

Werte Kollegen!

Der VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz beglückwünscht Redaktion und Verlag der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum.

Wir freuen uns, feststellen zu können, daß sich „Der Modelleisenbahner" während seines bisherigen Bestehens nicht nur nützlich für die Modelleisenbahner, sondern auch sehr wertvoll für die Industrie erwiesen hat. Wir entsinnen uns sehr genau, daß es „Der Modelleisenbahner" gewesen ist, der uns, als wir 1961 mit der Fertigung von ESPEWE-Modellen begannen, gute Hinweise gegeben hat, die zu unserer schnellen Entwicklung mit beigetragen haben.

Werkdirektion und Belegschaft unseres Betriebes hoffen und wünschen, daß der bisher begangene Weg zielstrebig fortgesetzt wird.

Mit freundlichen Grüßen
VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz
Dipl. oec. Kollek
Werkdirektor

Sehr geehrte Herren!

Zum 15. Jahrestag der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" unsere herzlichsten Glückwünsche, verbunden mit dem Wunsche, weiterhin ein guter Vermittler mit dem Freund der Modelleisenbahner und dem Hersteller zu bleiben.

Herzliche Grüße
Herbert Stein KG
Modellbahnbau
Leipzig—Plauen

Sehr geehrte Herren!

Recht herzliche Glückwünsche zum 15. Jahrestag der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner". Wir hoffen auch weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen
Karl Scheffler KG
Spielwarenfabrik
Marienberg/Sachsen

Liebe Freunde!

Die Zentrale Arbeitsgemeinschaft des Rbd-Bezirkes Berlin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes beglückwünscht Sie und den Redaktionsbeirat auf das herzlichste anläßlich des 15jährigen Bestehens der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner".

In diesen 15 Jahren erwarb sich „Der Modelleisenbahner" dank seines hohen Niveaus Anerkennung sowohl in der DDR wie im sozialistischen und kapitalistischen Ausland und zeugt von der schöpferischen Tätigkeit der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn der DDR.

Die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" ist nicht nur eine Fachzeitschrift für den Modellbahnbau, sondern weckt auch durch die Vielseitigkeit der Berichte aus dem Leben der Eisenbahn und der Entwicklung der neuen Traktionsarten besonders bei der Jugend das Interesse an der „großen Eisenbahn". Damit unterstützt die Zeitschrift aktiv die Gewinnung von Jugendlichen für den interessanten Beruf des Eisenbahners und hat großen Anteil an der polytechnischen Erziehung der Jugend der DDR.

Der besondere Dank der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn gilt jedoch den Bemühungen der Zeitschrift um die Erhaltung der Dampflokomotiven in historischer Form. Es ist in erster Linie mit das Verdienst der Zeitschrift und ihres verantwortlichen Redakteurs, Klaus Gerlach, daß die Deutsche Reichsbahn der Nachwelt einige Dampflokomotiven erhalten wird, die schon in wenigen Jahren nach Abschluß des Strukturwandels in unserer Zugförderung sehr interessante und international besuchte Museumsstücke sein werden.

Für diese in den 15 Jahren geleistete Arbeit danken wir Ihnen auf das herzlichste und wünschen Ihnen und dem Redaktionsbeirat weiterhin viel Erfolg zum Nutzen der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn und zum Wohle unserer sozialistischen Deutschen Demokratischen Republik.

Leitung der Zentralen Arbeitsgemeinschaft
1/5 Berlin
Thomas Mette   Wolfgang Kunert   Joachim Schlag

Liebe Freunde!

Lang ist es her, nämlich seit dem Erscheinen des ersten Heftes unserer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner". Zur 15. Wiederkehr dieses Tages möchten wir Euch unsere allerherzlichsten Glückwünsche übermitteln. 15 Jahre „Modelleisenbahner" – das sind 15×12 Hefte, $15 \times 12 \times 36$ Seiten Text und Bilder; interessant, belehrend und unterhaltend; ungezählte Arbeitsstunden, Sorgen, Mühen.

Liebe Freunde! Wenn wir auch in der Vergangenheit manchmal aus diesem oder jenem Grunde böse waren, wenn auch manchmal „wilde" Briefe die Redaktion erreichten, unsere Zeitschrift ist doch immer besser und aktueller geworden, das freut uns.

Wir wünschen Euch weiterhin (ohne eine Jahreszahl zu nennen) genügend gute Ideen, reichlich Papier und ausreichende Druckkapazität.

In diesem Sinne gute Fahrt auf kleiner Spur

Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn
Meißen
i. A. Werner Ilgner

Werte Redaktion!

Zum 15jährigen Jubiläum des Erscheinens der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" übermitteln wir als größter Herstellerbetrieb für Modelleisenbahnzubehör unsere allerherzlichsten Glückwünsche. In den zurückliegenden Jahren hat sich eine gute Zusammenarbeit mit Ihrer Fachzeitschrift als Bindeglied zwischen Produktionsbetrieb und Endverbraucher entwickelt.

Wir hoffen, daß sich diese in Zukunft noch vertiefen wird und wünschen für Ihre weitere Arbeit auf diesem besonders interessanten Gebiet viel Erfolg.

Mit kollegialen Grüßen
VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke Olbernhau
Schiefner
Werkdirektor

Sehr geehrte Herren!

Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" kann jetzt auf ihr 15jähriges Bestehen zurückblicken. Ebenfalls 15 Jahre ist es her, daß Modelleisenbahner aus einigen Ländern Europas sich mit dem Gedanken trugen, einen europäischen Modellbahnverband zu gründen, ein Gedanke, der mit der Gründung des MOROP in Genua im Jahre 1954 seine Verwirklichung fand.

Dieses zeitliche Zusammentreffen ist nicht rein zufälliger Natur: Deutsche Modellbahnfreunde waren ihren Kollegen vorangegangen und verfügten bereits zu dieser Zeit über recht umfangreiche Studien und teilweise sogar über Modellbahnnormen, aus denen später die ersten NEM-Normenblätter hervorgingen. Die damals neu erstandene Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" bot für die Veröffentlichung und Verbreitung dieser Normen die beste Möglichkeit.

Lange Jahre hinduch besorgte die Zeitschrift die offizielle Herausgabe und Verbreitung der NEM-Blätter in deutscher Sprache.

In Anerkennung der Verdienste um die Normung auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens möchte ich als amtierender Leiter des Technischen Ausschusses des MOROP dem „Modelleisenbahner" und seiner Redaktion zum 15jährigen Erscheinungsjubiläum beglückwünschen und meiner Hoffnung Ausdruck verleihen, daß die Zeitschrift auch in Zukunft zur Pflege und Vertiefung der internationalen Modellbahngedanken beitragen möge. *Jean Rabary, Paris*

Die Mitarbeiter unserer Redaktion und der Beirat

Redakteur HANS STECKMANN

Nur selten ist es möglich, die Korrekturen unserer Zeitschrift in der frischen Luft zu lesen. Unser Redakteur Hans Steckmann (40) hat hier diesen sauerstoffhaltigen Genuß. Seit fast



sieben Jahren ist er im transpress-Verlag beschäftigt, von denen er fünf Jahre bei der Redaktion „Der Modelleisenbahner" tätig gewesen ist. Sein besonderes Steckenpferd in der Redaktionsarbeit ist die Schmalspurbahn.

EVELIN GILLMANN und KURT NOSCHKA

Mittler zwischen Redaktion und Druckerei ist die Herstellung unseres Verlages. Dort arbeiten für unsere Zeitschrift die Typografin Evelin Gillmann (29) und der Gruppenleiter Kurt Noschka (57). Evelin Gillmann gestaltet die Zeitschrift. Sie fertigt ein Layout an, das heißt, sie zeichnet für die von der Redaktion gelieferten Manuskripte, Bilder und Zeichnungen eine Vorlage, nach der in der Druckerei das Heft gesetzt, umbrochen und gedruckt wird. Kurt Noschka ist verantwortlich für die einwandfreie Klischeeherstellung und die qualitäts- und termingerechte Gestaltung der Zeitschrift.



GÜNTER BARTHEL

Günter Barthel, 40 Jahre alt, Sohn eines Eisenbahners, lehrt als Fachlehrer für Deutsch (Klassen 5 bis 10) in einer Erfurter Schule. Er hat schon verschiedene Schularbeitsgemeinschaften für den Modelleisenbahnbau geleitet und ist selbst ein begeisterter Modelleisenbahner. Bekannt geworden ist seine historische Modellbahnanlage der ehemaligen Preußischen Staatsbahn (Modell von der Jahrhundertwende). Er nahm an



mehreren Modelleisenbahnwettbewerben teil und konnte meist einen ersten Platz im Lokomotivbau erringen. Darauf kann Günter Barthel besonders stolz sein, hat er doch keinen handwerklichen Beruf erlernt. Seit Erscheinen der Zeitschrift ist Günter Barthel Beiratsmitglied.

KARLHEINZ BRUST

Karlheinz Brust ist als Mitarbeiter an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden tätig. Er war einer der Mitgründer unserer Fachzeitschrift und gehört dem Beirat als offizielles Mitglied seit 1962 an. Seit etwa 1947 beschäftigt er sich mit der Modelleisenbahn. Obwohl in den letzten Jahren der eigene Modellbahnbau arg zu kurz kam, ist er doch froh darüber, für verschiedene Modellbahnfirmen in der DDR an



der Weiterentwicklung des Modellbahnwesens mitgewirkt zu haben. Karlheinz Brust ist Vorsitzender der zentralen Revisionskommission des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes.

Reichsbahn-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer (unten links) vertritt besonders die Interessen der Deutschen Reichsbahn in unserer Zeitschrift. Er ist spezialisierter Autor für die neuen Traktionsmittel und das sowjetische Eisenbahnwesen. Zur Zeit befindet sich Heinz Fleischer in Moskau als Botschaftsrat und Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Botschaft der DDR in der UdSSR. Mitglied unseres Beirates ist Heinz Fleischer seit neun Jahren.

GÜNTER FROMM

Eisenbahn-Bauingenieur Günter Fromm, 41 Jahre alt, ist als Hauptsachbearbeiter und Vertreter des Abteilungsleiters bei der Abteilung Hochbau der Reichsbahndirektion Erfurt tätig. Er hatte schon immer Interesse für die kleine Eisenbahn und baute bereits mehrere H0-Anlagen, neuerdings entstand eine TT-Anlage für den Sohn. Sein erster Schriftwechsel mit der Redaktion datiert vom Oktober 1952. Ab April 1954 war Günter Fromm ständiges Gastmitglied des Beirates, ab Februar 1959 offizielles Beiratsmitglied. Er hat schon in unserer Zeitschrift viele Beiträge — historische Artikel, Baupläne verschiedenster Art und Gleispläne — veröffentlicht: Von 1953 bis 1966 101 Beiträge in 78 Heften mit 320 Druckseiten. Hinzu kommen noch Aufträge der Redaktion für Überarbeitungen von Zeichnungen in 40 Heften mit 77 Druckseiten. Insgesamt also mehr als ein vollständiger Jahresband.



Dipl.-Ing. GÜNTER DRIESNACK



Dipl.-Ing. Günter Driesnack, 30 Jahre alt, studierte an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden in der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb. Nach dem Studium war er tätig als Entwicklungsingenieur beim VEB Elektroinstallation Oberlind, Entwicklungsstelle Radeburg. Als 1962 der VEB Piko gegründet wurde, hatte dieser auch die Entwicklungsstelle für Modelleisenbahnen Radeburg übernommen. Dort war Günter Driesnack Leiter der Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung. Diese Tätigkeit führte er bis zur Umprofilierung der Außenstelle Radeburg und der Verlagerung der Modellbahnproduktion nach Sonneberg aus. Seit 1965 ist Günter Driesnack Gruppenleiter der Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung des VEB Reglerwerke Dresden, Werk II Radeburg. Mitglied unseres Beirates ist er seit 1961.

WALTER GEORGII

Ingenieur Walter Georgii, 52 Jahre alt, erlernte den Feinmechanikerberuf, studierte von 1935 bis 1938 an der Ingenieurschule München mit Abschluß der Fachrichtung Fernmelde- und HF-Technik. Er war längere Zeit als Projektingenieur

Dipl.-Ing. HEINZ FLEISCHER





tätig. Seit 1953 übt er die Tätigkeit als Prüfingenieur für Fernmeldeanlagen beim Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn und seit einigen Jahren bei der Staatlichen Bauaufsicht Projektierung, Deutsche Reichsbahn, Zivile Luftfahrt, Wasserstraßen als Reichsbahn-Rat aus. Seit 35 Jahren beschäftigt sich Walter Georgii mit dem Modelleisenbahnbau. Etwa seit 1955 ist er Lektor für elektrotechnische Schaltungsfragen bei unserer Redaktion und seit Februar 1961 Mitglied des Redaktionsbeirates.



JOHANNES HAUSCHILD

Johannes Hauschild, 40 Jahre alt, erlernte das Kraftfahrzeughandwerk. Nach dem Krieg arbeitete er bei seiner Lehrfirma weiter. Im Jahre 1950 begann er bei den Leipziger Verkehrs-Betrieben zu arbeiten, wo er noch heute als Kfz.-Endabnehmer tätig ist. Seit 1950 ist Johannes Hauschild Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Leipzig. Von dieser Gruppe wurde er auf Anforderung der Redaktion 1952 in den Redaktionsbeirat berufen. Mitglied des DMV ist er seit Bestehen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Seit Januar 1967 besteht unter seiner Leitung die Modellbahngruppe 6/24 „Fährhafen Saßnitz" mit den Mitgliedern der Gruppe Süd-West und einer Jugendgruppe. Sie bauen die Fähranlage Saßnitz—Trelleborg in der Nenngröße N mit den Fährschiffen „Saßnitz" und „Starke".



Prof. Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ

Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, 55 Jahre alt, Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, ist nicht nur durch seine Arbeiten auf dem Gebiet der Modellbahntechnik bekannt geworden, speziell in ihrer Anwendungsmöglichkeit für wissenschaftliche Zwecke, sondern hat wesentlichen Einfluß auf die Einführung schwerer Ladeeinheiten im Bauwesen genommen. Er verbindet seine Lehrtätigkeit als Professor für Betriebstechnik des Industrietransports und Umschlags mit einer regen Mitarbeit an Forschungsaufgaben und ist überdies als Prorektor für Forschungsangelegenheiten der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden tätig. Seine Mitarbeit im Redaktionsbeirat reicht bis in die Anfänge der Zeitschrift zurück.

HELMUT KOHLBERGER

Helmut Kohlberger, 46 Jahre alt, ist als Reichsbahn-Oberinspektor Dienststellenleiter des Bahnhofs Hennigsdorf bei Berlin. Er ist schon in vierter Generation Berufseisenbahner. In den fünfziger Jahren war er Dienststellenleiter der Bahnhöfe Oranienburg und Fürstenwalde/Spree. 1958 folgte Helmut Kohlberger dem Rufe in die Redaktion und qualifizierte sich hier vom redaktionellen fachlichen Mitarbeiter bis zum verantwortlichen Redakteur. Seit 1963 ist er wieder aktiv im Reichsbahndienst und befindet sich z. Z. im letzten Studienjahr des Fernstudiums zum Ingenieur-Ökonomen an der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen in Dresden. Helmut Kohlberger beteiligte sich mit an der Verbandsgründung und ist Präsidiumsmitglied des DMV (verantwortlich für Wettbewerbe).



HANSOTTO VOIGT

Hansotto Voigt, 62 Jahre alt, Präsidiumsmitglied des DMV, hat sich zeit seines Lebens neben- und hauptberuflich mit allem beschäftigt, was mit der großen und kleinen Eisenbahn zusammenhing. In dem Jahrzehnt zwischen 1930 und 1940 fanden sich bei Hansotto Voigt eine Anzahl Gleichgesinnter zur „Gemeinschaft der Modelleisenbahnfreunde Dresden" zusammen, zu derer Leitern er gehörte. Nach dem Kriege wurde ihm sein Hobby zum Beruf. Er wurde mit seinen Modellbahnanlagen zu vielen Ausstellungen herangezogen und schuf mehrere vorbildliche Lehranlagen. Daneben war er um die Förderung der Modellbahnarbeitsgemeinschaften bemüht. Wichtig war auch seine Mitarbeit im Ausschuß Normat, wo er an der Aufstellung der heute international anerkannten Modellbahn-Standards beteiligt war. Er ist Beiratsmitglied der Zeitschrift seit ihrem Erscheinen.





1

Bild 1 Klassenlehrerin Frau Kühne mit ihren Schülern auf dem Bahnsteig des Hauptbahnhofs im Pionierpark

Bild 2 Rüdiger und Detlef werfen einen Blick in das Führerhaus der Diesellokomotive

Bild 3 Wo Eisenbahnen fahren, wird gewinkt; selbstverständlich machen das auch Sven und Frank

Bild 4 Immer wieder wißbegierig befragt wurde der pädagogische Mitarbeiter und Bahnhofsvorsteher des Hauptbahnhofs im Pionierpark, Hauptsekretär Arno Kohl

Frohgelaunt und munter, trotz vieler Regenschauer, fuhren am 20. Juni 1967 31 Schüler von der „Karl-Liebknecht"-Oberschule Blankenfelde bei Berlin mit ihrer Klassenlehrerin Frau Kühne zur Pioniereisenbahn in die Wuhlheide. Kurz vor Abschluß des Schuljahres war dieser Wandertag so recht für die jungen Herzen der Mädchen und Jungen. Sie hatten sich dieses Erlebnis auch verdient, denn immerhin lag der Klassendurchschnitt in Mathematik bei der Note 2,3 und in Rechtschreibung bei der Note 2,4. Bei der zentralen Kontrollarbeit in Mathematik – sie wurde im Republikmaßstab geschrieben – konnte die 2 a aus Blankenfelde von 54 teilnehmenden Klassen des Kreises Zossen den 6. Platz (Durchschnittsnote 1,7) erringen. Alle Kinder waren auch sonst sehr fleißig. Sie haben zum Beispiel insgesamt 175 MDN als Spende für das notleidende Vietnam durch Sammeln von Altstoffen, Eicheln und Kastanien oder Barbeträge aufgebracht.



3

Die 2a hatte ihren großen Tag

Fotos: Klaus Joachim Kurz, Berlin

2



4



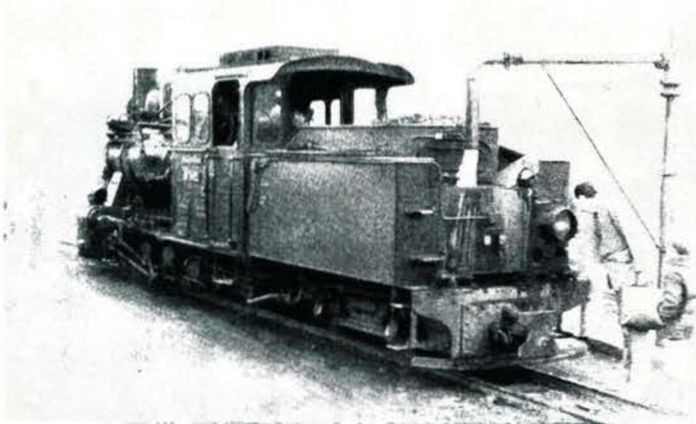
Nachdem bereits mehrmals im „Modelleisenbahner" und anderen Fachzeitschriften über den Besuch ausländischer Delegationen zur ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) und zur Franzburger Kleinbahn Nord (FKB Nord) berichtet wurde, haben sich auch die Mitglieder der DMV-Arbeitsgemeinschaft „Kleinbahnfreunde" aus Berlin auf den Weg zu diesen Bahnen gemacht. Diese Exkursion fand vom 19. Mai bis zum 21. Mai 1967 statt, mit einer Beteiligung von 27 Personen.

Die Organisation klappte gut (Abteilreservierung, Übernachtung in Jugendherbergen, Beförderung durch den Kraftverkehr), sogar Petrus zeigte sich nach anfänglich trüben Stunden von seiner besten Seite. Auch die Betreuung durch die Rbd Greifswald, Kollegen Dobbert und die Kollegen Sasse und Kregelin der ehemaligen MPSB, war vorbildlich. Alle Teilnehmer, auch die Ehefrauen und Wanderfreunde des Instituts für Regelungstechnik, Berlin, mit denen diese Fahrt gemeinsam unternommen wurde, waren begeistert.

(Siehe auch unseren Beitrag „MPSB – Pionier auf schmaler Spur" auf den Seiten 277 bis 281).



1



2

Bild 1 Fotohalt. Durch den speziell für die Exkursion angehängten OOw-Wagen mit Bänken am Schluß des Zuges konnte nach Herzenslust fotografiert werden

Bild 2 Lok 99 3462 in Anklam. Großes Staunen bei der ersten Konfrontation mit den kleinen Loks

Bild 3 Nach dem freundlichen Entgegenkommen des Lokpersonals der 99 3462, das die kalte Lok 99 3353 herauszog, wurde sie stolz selbst wieder in den Lokschuppen zurückgeschoben

Bild 4 Daß alte Lokomotiven auch für junge Damen interessant sind, beweist dieses Foto!

Text und Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Ahrensfelde bei Berlin

Exkursion zur MPSB und zur FKB Nord

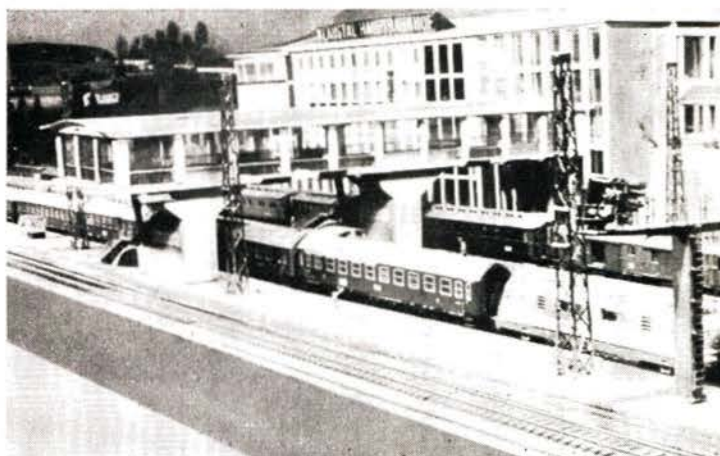
3



4







HEINZ BAUM, Dresden

Zum 20jährigen Bestehen der Modellbahngruppe Dresden

15 Meter Länge, 2 Meter Breite, 245 Meter Strecke, 141 Weichen und 55 Signale, eine Rundfahrt gleich 110 Meter, welche 9,6 km des Vorbildes entsprechen. Das ist der Steckbrief der Gemeinschaftsanlage der Modellbahngruppe Dresden. Sie wurde bereits mehrfach in der Fachliteratur, darunter eingehend im „Modellbahnanlagenbuch", in Bild und Schrift vorgestellt. Doch hinter diesen recht nüchternen Angaben verbergen sich 20 Jahre Fleiß und Können der Mitglieder der ältesten Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft unserer Republik.

Im November 1947, die 2. Dresdener Weihnachtsmesse fand erstmalig in der Stadthalle statt, bildete eine große Modelleisenbahn in der Nenngröße 0 den Anziehungspunkt für groß und klein, vorgeführt von Hansotto Voigt. Es blieb nicht aus, daß zahlreiche Gedanken unter interessierten Freunden ausgetauscht wurden. Wohl gab es schon in den dreißiger Jahren einen Modellbahnklub in Dresden, doch die Bande zerrissen, wie so viele, in den Wirrnissen des Krieges. Wenige waren es, die sich wiedersahen, und doch bildeten sie gewissermaßen den Kern, um den herum sich eine neue Arbeitsgemeinschaft kristallisierte. Zunächst kamen zwanglose Zusammenkünfte zustande. Die Zeitumstände prägten den Inhalt dieser Erfahrungsaustausche: Wer möchte..., wer hat..., wie kann man? Eine einschlägige Industrie gab es damals noch nicht, und erst auf Initiative von W. Ehlcke, der sich mit der Herstellung von Modellbahnmaterial befaßte, wurde ein Fortschritt erzielt. Der Selbstbau dominierte, und damit auch die geschaffenen Modelle im Betrieb begutachtet werden konnten, griff man in die Tasche und legte sich eine einfache Klappanlage zu, welche im Versammlungslokal montiert wurde. Natürlich sprach es sich unter den Freunden der Eisenbahn herum, daß sich hier etwas tat, und der Zuspruch wurde lebhafter. Daher mußte man sich nach einer geeigneten Organisationsform umsehen, und das war zu damaligen Zeiten gar nicht so einfach. Es gelang, Dr. Kehr von der KDT für unsere Arbeit zu gewinnen, und so wurden wir in die Betriebssektion Rbd der KDT aufgenommen. Später bildeten wir einen selbständigen Arbeitsausschuß.

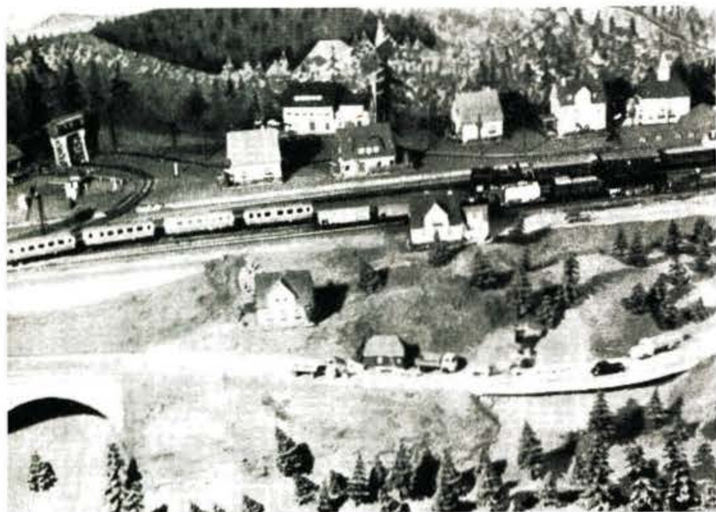
Durch die aufopferungsvolle Tätigkeit der Gründungsmitglieder H. Voigt, Prof. Dr. Kurz und W. Ehlcke entwickelte sich die Mitgliederzahl bis zu einer beachtlichen Höhe. Mit einer großen Anzahl von Vorträgen, die in den Räumen der KDT und der TU gehalten wurden, erwarb sich die Modellbahngruppe einen guten Ruf in der Öffentlichkeit.

Sehr günstig wirkte sich aus, daß wir Angehörige der DR in unserer Mitte hatten, welche eine dankenswerte Initiative entwickelten. Ein großer Erfolg war es, daß wir im Jahre 1952 als Klubraum den ehemaligen Königstunnel im Bahnhof Dresden-Neustadt zugesprochen erhielten, der einst das Sächsische Eisenbahnmuseum beherbergt hatte. Nicht genug retteten wir aus den abbruchreifen Trümmern des alten Rbd-Gebäudes die Reste einer großen Ausstellungsanlage. Damit begann eine recht unruhige Zeit. Mit Besen und Feuerlöschspritze wurde dem Schmutz zu Leibe gegangen, und mancher mag sich damals über die Rinnsale gewundert haben, die sich unter der Tür in die Bahnhofshalle verirrten. Mit unermüdlichem Eifer – Handwerker waren in diesen Wochen sehr gefragt –



wurde dann gemalt und gestrichen. Der 36 m lange Raum wurde durch zwei Holzwände geteilt in Vortrags-, Anlagen- und Werkstattraum, die zwei vorhandenen Treppenaufgänge als Abstellräume genutzt. Zwischendurch, zum Tag des Eisenbahners 1952, zeigten wir die erste, bescheidene Modellbahnausstellung im Speiseraum des Bahnhofs. Wieder half uns H. Voigt, diesmal mit einer H0-Anlage, aus. Freudig begrüßt wurde während dieser Zeit die erste Nummer unserer Fachzeitschrift als Einzelheft, herausgegeben von der Hauptkommission Modellbahn. Doch immer blieb als Ziel eine eigene Anlage. Wieder unterstützte uns die Rbd auf Initiative des Kollegen Jähnigen mit einer Erstausstattung an feinmechanischem Werkzeug. In gemeinsamer Arbeit wurde der Plan einer Gemeinschaftsanlage verwirklicht und auch die Kosten gemeinsam aufgebracht. Der Grundgedanke der Anlage zeigt eine zweigleisige Hauptstrecke, von der im Klaustal Hbf. eine weitere zweigleisige Strecke abzweigt, beide in Endschleifenform. Darüber hinaus führt noch eine eingleisige ins Gebirge nach dem Kopfbahnhof Kurort Eichburg. In den folgenden Jahren erfuhr diese Anlage zahlreiche Änderungen, eine Folge mannigfaltiger Erfahrungen, die wir während des Ausstellungsbetriebes gemacht hatten. Dadurch erweiterten sich die Fahrmöglichkeiten und gestalteten die Vorführung, nicht zuletzt durch geschicke Gleisführung und Verwendung verdeckter Abstellbahnhöfe recht abwechslungsreich. Vor fünf Jahren wurde ein leerstehender Fahrstuhlschacht ausgebaut und in ihm ein Abstellbahnhof errichtet, der über eine bewegliche Brücke mit der Anlage verbunden ist. Das ermöglichte uns, die rund 24 bei einer Vorführung in Betrieb befindlichen Züge und die Reserven staubfrei unter Verschluß unterzubringen, so daß das Fahrpersonal schon geraume Zeit vor der Vorführung – Ergebnis bitterer Erfahrungen vergangener Jahre – das Material einfahren und zusammenstellen kann. Betrieben wird die Anlage von einem Zentralstellwerk aus, welches außerhalb des Vorführraumes erhöht an der Stirnseite liegt. Am anderen Ende des Raumes befindet sich der Fahrstand für die Bergstrecke, beide Betriebsstellen sind telefonisch und blockmäßig über die üblichen Sicherungsanlagen verbunden. Während der Ausstellungen ist außerdem ein kleines Tonstudio in Betrieb, von dem aus Musik und Erklärungen über Tonband den Zuhörern vermittelt werden können. Die 2. Ausstellung zum Tag des Eisenbahners am 14. Juni 1953 brachte uns den ersten Erfolg nächtelanger Arbeit, erstmalig nun in eigenen Klubräumen.

Jedes Jahr besuchen uns liebe alte Freunde, um festzustellen, wo und wie unsere Anlage landschaftlich ihr Gesicht verändert hat. Wir bemühen uns immer, auf diesem Gebiet und auch im Fahrbetrieb etwas Neues zu zeigen, seien es z. B. neue Fahrzeuge oder die Demonstration eines Wendezuges oder, wie in den letzten Jahren, die Elektrifizierung eines Streckenteils. Dieser nach altem Gesetz ewig beständige Wechsel soll das Gegengewicht bilden für den Mangel, daß diese Anlage stationär ist. Daher reifte auch in den letzten Monaten der Plan, eine weitere, diesmal transportable Anlage von etwa 8 × 1,60 m Fläche zu entwerfen und fertigzustellen.



Doch die beschriebene Arbeit an der Gemeinschaftsanlage bildet nur einen Teil der Betätigung in unserer Arbeitsgemeinschaft. Während der vergangenen 24 großen Ausstellungen, neben zahlreichen Vorführungen anläßlich der Ferienspiele oder im Rahmen der Nachwuchswerbung der DR, bemühten wir uns regelmäßig um ein interessantes Thema im Vortragsraum. Auf dieses wurden die Exponate abgestimmt. Aus eigenen Kräften und auch mit Unterstützung des Reichsbahnamtes oder des Verkehrsmuseums Dresden gestalteten wir Themen wie: „Das Signalbuch der DR im Bild und am Modell", „Gegenüberstellung von Nenngrößen und Spurweiten"; weiter aus aktuellem Anlaß: „Der Dieselmotor auf der Schiene", „Abschied von der Dampflokomotive" und „Elektrische Zugförderung", „Moderne Reisezüge", und viele andere. Im Rahmen der 750-Jahrfeier der Stadt Dresden konnte durch die finanzielle Beteiligung der Reichsbahn die Ausstellung auf ein beachtliches Niveau gebracht werden. Neben der Gemeinschaftsanlage wurde eine vollautomatische Anlage in der Nenngröße 0 gezeigt. Ein anderes Mal konnten die Besucher u. a. eine Schmalspuranlage bewundern. Großes Aufsehen erregte eine Darstellung des Städtenahverkehrs mit der Perspektive „Dresdner S-Bahn" unter Verwendung von Material der sozialistischen Arbeitsgemeinschaft „S-Bahn" und Unterstützung der Verkehrsbetriebe Dresden und Berlin. Von dieser Schau werden einzelne Exponate gegenwärtig überholt und erneut wegen der aktuellen Bedeutung ausgestellt werden.

Doch auch auf die gesellschaftlichen Erfolge kann die Modellbahngruppe Dresden stolz sein. Namhafte Modelleisenbahner stehen in ihren Reihen, einer ist heute im Präsidium des Verbandes, vier weitere sind im Bezirksvorstand tätig. Noch vor zehn Jahren sagten wir: „Zu unseren Erfolgen fehlt noch eins: der Zentralverband, und den wünschen wir uns 1958". Diese Forderung war durch zahlreiche Vorschläge und Bemühungen zur Schaffung der Dachorganisation untermauert. So wurden in den folgenden Jahren alle Modellbahngemeinschaften des Bezirks Dresden durch den Arbeitsausschuß Modellbahnen der KDT mehrfach zu einem Gedankenaustausch zusammengerufen, und hier erwiesen sich besonders die Dresdner und Meißner Modellbahnfreunde als recht aktiv. Gegenseitige Exkursionen knüpften die Beziehungen immer enger. Auch die örtlichen Bedingungen in Dresden wirkten sich recht günstig auf die Zusammenarbeit aus. Wir verdanken der Hochschule „Friedrich List" und dem Verkehrsmuseum zahlreiche Hinweise und wertvolle Unterstützung. Doch waren noch die Arbeitsgemeinschaften auf Spenden oder Zuschüsse eines Betriebes angewiesen oder mußten eben für Investitionen tief in die eigenen Taschen greifen. Den langersehnten gesellschaftlichen Fortschritt brachte erst die Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Die Mitglieder der Dresdner Modellbahngruppe waren unter den ersten Arbeitsgemeinschaften, die sich für die Aufnahme in den Verband entschieden. Aber sie blieben nicht auf dem Erreichten sitzen, sondern sie arbeiten aktiv am Aufbau des Verbandes mit.

Im Dezember 1967 nun begehen sie den 20. Jahrestag ihrer Gründung und gestalten die 25. große Modellbahnausstellung. So stolz sie auf ihre Erfolge sein können und auch sind, so huldigen sie doch auch dem Grundsatz „Wer rastet, der rostet!" Viele Pläne tragen wir in uns, die verwirklicht werden sollen. Aber dazu braucht es natürlich viel Zeit, Geduld und Liebe. Doch welcher echte Modelleisenbahner vermag sie nicht aufzubringen? In diesem Sinne, heute in gesicherter Organisation und getragen von der Freundschaft der Modelleisenbahner, sind die Weichen gestellt für eine glückliche Fahrt ins dritte Jahrzehnt der Modellbahngruppe Dresden.

Prof. Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

Das Eisenbahnbetriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden

Мод. жел.-дор. установка вышее учебново заведения для транспортних дел им. «Фридриха Листа» в тороде Дрездена.

The model railway layout of the High School for Traffic 'Friedrich List' in Dresden

Le réseau ferroviaire on modèle de l'université des transports «Friedrich List» en ville de Dresde



Bild 1 Ausschnitt der Gleisanlage des Eisenbahnbetriebsfeldes der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden

Die Vorarbeiten für eine Modelleisenbahnanlage, die einen der Wirklichkeit sehr nahe kommenden Betrieb gestattet, wurden vor mehr als 15 Jahren begonnen. 1953 konnte der Verfasser eine umfangreiche Untersuchung abschließen, in der die Grundlagen für eine Modelleisenbahntechnik erarbeitet wurden und die über den speziellen Zweck hinaus Bedeutung bekam. Einige der Fragen, die damals geklärt werden mußten, waren:

- Wie lang konnten die Züge sein, die man fahren mußte?
- Was war der günstigste Maßstab unter der Bedingung, daß soweit als möglich industriell hergestelltes Material verwendet werden sollte?
- Konnte man fertige Modellokomotiven verwenden bzw. lohnte sich ein etwaiger Umbau?
- Wie mußte das Gleismaterial beschaffen sein, wie die Weichen- und Signalantriebe?
- Wie erfolgt die Steuerung der Modellokomotiven, das „Regeln", wie man damals noch sagte?
- Sollte der „Lokführer" die Lok begleiten und wenn nicht, wie macht man ihm die Stellung des Signals klar, das er jeweils bei Annäherung seines Modellzuges zu beachten hatte?

Es gab noch eine Reihe weiterer Fragen, die zu den verschiedensten Lösungen führten, bis schließlich eine befriedigende Form im „neuen Eisenbahnbetriebsfeld" gefunden wurde. Dieses kam im Oktober 1963 in Betrieb und nimmt einen beträchtlichen Raum im obersten Geschoß des Zentralen Institutsgebäudes ein.

Dieses Eisenbahnbetriebsfeld besteht im wesentlichen aus einem langgestreckten Oval und enthält eine zweigleisige Ringstrecke von 155 m Länge. Dies entspricht einer Länge des Vorbildes von 31,0 km, wobei ein Maßstab 1 : 200 zugrunde gelegt ist.

Dieser Maßstab ergab sich als günstigste Lösung. Dabei tritt eine Breitenverzerrung auf, die aber in Kauf genommen werden kann. Durch diese Verzerrung ist es möglich, inzwischen im Handel erhältliche Weichen und Kreuzungsweichen mit einem Winkel von 15° zur Darstellung von Weichen 1 : 9 der Deutschen Reichsbahn zu verwenden.

Eine weitere Konsequenz dieser Längenreduzierung der Bahnhofs- und Streckengleise ist eine entsprechende Verringerung der Zuglängen, damit der erforderlichen Zugkräfte und eine Ermäßigung der Modellgeschwindigkeit auf etwa die Hälfte. Wichtiger Grundsatz ist dabei, daß alle Zeitvorgänge von gleicher Dauer sein sollen wie beim Vorbild.

Die zweigleisige Ringstrecke verbindet vier Bahnhöfe miteinander. Von zwei benachbarten Bahnhöfen geht eine eingleisige Strecke aus, die 120 m lang ist und als weitere Verbindung dieser beiden Bahnhöfe den zweigleisigen Ring zum Teil umgibt. An dieser Strecke, die im Maßstab 1 : 200 einer wahren Länge von 24,0 km entspricht, liegen zwei weitere Bahnhöfe.

Außerdem sind zwei Blockstellen, der eine an der ein- und zweigleisigen Strecke, vorhanden.

Zur besseren Übersicht sind die zweigleisige und die eingleisige Strecke in verschiedenen Höhenlagen angeordnet. Mit Rücksicht auf die noch zu erläuternde Handsteuerung der Modellokomotiven liegt die äußere eingleisige Strecke tiefer als die zweigleisige, die zweigleisige hat zwei Rampen mit Neigungen 1 : 90 und 1 : 70.

Bei der Projektierung der Anlage wurde eine Trennung des „Lokführerbereichs" vom „Stellwerksbereich" vorgesehen, d. h., die „Lokführer" bewegen sich außerhalb der Gleisanlage, das Stellwerkspersonal und die Aufsicht innerhalb. Eine Drehbrücke ermöglicht den Zugang zum inneren Bereich. Zur Erleichterung der Aufsicht über die Übenden sind die Stellwerke in zwei Gruppen zu je drei an den Enden des Ovals angeordnet.

Die Länge des Raumes beträgt etwa 80 m. Schon dadurch ist die Notwendigkeit gegeben, mehrere Personen als Aufsichtspersonal einzusetzen und die einzelnen Bereiche weitgehend zusammenzufassen.

Die Stellwerke sind teils Originalstellwerke, wie sie auch bei der Deutschen Reichsbahn verwendet werden, teils Modellstellwerke, die die gleiche Bedienung erfordern wie die entsprechenden Originalstellwerke. Durch die langjährige Einsatzzeit – ein Teil der Stellwerke wurde schon im ersten Eisenbahnbetriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen verwendet – sind die Modellstellwerke abgenutzt und zeigen erhöhte Störanfälligkeit. Sie werden nach und nach durch Originalstellwerke ersetzt. Es sind mechanische Stellwerke, elektromechanische Stellwerke und Gleisbildstellwerke der Bauformen WSSB I und II vorhanden.

Während bei den elektromechanischen Stellwerken und Gleisbildstellwerken durch die übliche Überwachungsanzeige eine Garantie dafür gegeben ist, daß die Stellung von Weichenhebel mit Weichenantrieb übereinstimmen, ist dies bei den mechanischen Stellwerken bisher nicht erreicht worden. Die Übertragung zu den Modellweichen erfolgt hier gleichfalls elektrisch, nicht durch Drahtzug, so daß die beim Originalstellwerk vorhandenen drahtzugbedingten Vorrichtungen nicht vorhanden sind.

Eine Besonderheit des Eisenbahnbetriebsfeldes stellen die „Handsteuerlokomotiven“ dar. Es ergab sich schon bald, daß die von der Industrie hergestellten Lokomotiven allenfalls hinsichtlich der Zugkraft, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Fahreigenschaften und Bedienungscharakteristik den gestellten Anforderungen entsprachen. Die günstigen räumlichen Verhältnisse gestatteten daher, ein in der Modelltechnik nur bei größeren Modellen übliches Verfahren anzuwenden: Die Begleitung der Modellokomotiven durch den Lokführer. Hierzu erhalten die Lokomotiven Vorschaltwiderstände, die über ein von Hand einschaltbares Getriebe und einen Stufenschalter nach einer vorher festgelegten bzw. eingestellten Charakteristik aus- und eingeschaltet werden konnten. Dadurch wird das Anfahren und Bremsen dem Vorbild entsprechend bewirkt und es werden die maßstäblich richtigen Anfahr- und Bremswege und die richtigen Anfahr- und Bremszeiten erzielt.

Die Anlage ist insbesondere für das Üben des Fahrdienstes auf den Betriebsstellen eingerichtet. Lokführer werden nur eingeteilt, wenn die Übungsgruppen eine dementsprechende Stärke haben, sonst werden die Züge „unbemannt“ gefahren und automatisch bei „Halt“ zeigenden Signalen angehalten. Dagegen gibt es keine Beeinflussung der Lokomotive, die von der Signalstellung abhängig ist, wenn die Lokomotive begleitet wird. Die verschiedene Auffassungsgabe und Fertigkeit der einzelnen Übungsgruppen oder ihrer Teile erfordert, daß die Übungsleitung bzw. Aufsicht weitgehend freie Hand hat, um das Übungsprogramm durch zusätzliche Aufgaben ausfüllen oder durch Ausfälle von Zug- oder Rangierfahrten einschränken zu können.

Schwerpunkte sind die sechs Fahrdienstleiter- und drei Stellwerkswärterposten der Bahnhöfe. Das übrige Personal (z. B. Zugmelder, Rangierleiter, Aufsichten) wird so weit erforderlich eingesetzt. Die Blockstellen können besetzt, ausgeschaltet oder auf automatischen Betrieb geschaltet werden. So ist ein hoher Grad von Anpassung an die jeweilige Gruppenstärke möglich.

Das Eisenbahnbetriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen ist eine Übungsanlage, die nur die Elemente enthält, die für die speziellen Aufgaben notwendig sind. Es hat eine Gesamtlänge von 440 m Gleis mit 16,5 mm Spurweite, 40 einfache Weichen, 17 doppelte Kreuzungsweichen, 53 Formsignale, 20 Lichtsignale in sechs Bahnhöfen mit neun Stellwerken. Etwa 1000 Relais und 37 km Leitungen und Schaltdraht wurden verwendet für die Bahnstromversorgung und die Sicherungsanlagen.

An rollendem Material sind 30 Lokomotiven, 50 Reisezugwagen und 120 Güterwagen vorhanden.

Das Eisenbahnbetriebsfeld wurde durch ein Kollektiv des Intituts für Betriebstechnik der Verkehrsmittel aufgebaut und wird laufend verbessert und dem Vorbild noch weiter als bisher angepaßt.

Literaturverzeichnis:

Kurz, H.: Grundlagen der Modellbahntechnik, Band 1 und 2. Fachbuchverlag, Leipzig 1956/57

Kurz, H.: Wie fährt man lange Modellzüge der Baugröße H0? Der Modelleisenbahner 2 (1953), H. 6, S. 159–163

Kurz, H.: Die Bogenwiderstände im Modellbahnbetrieb. Der Modelleisenbahner 2 (1953), H. 9, S. 255–256

Kurz, H.: Über die Grundlagen der Verwendung von Modellbahnen kleiner Spurweiten für wissenschaftliche Zwecke. Wissensch. Zeitschr. HfV 1 (1953), H. 1, S. 59–72

Kurz, H.: Zugkraft und Widerstände im Modellbahnbetrieb. Der Modelleisenbahner 3 (1954), H. 12, S. 337–340

Kurz, H.: Die Entwicklung einer neuen Modellbahntechnik. Wissensch. Zeitschr. HfV 4 (1956), H. 2/3, S. 281

Kurz, H.: Der Aufbau und Betrieb von Modellanlagen zur Darstellung des Eisenbahnbetriebes. Wissensch. Zeitschr. HfV 5 (1957/58), H. 6, S. 823

Kurz, H.: Die Modellbahn, ein Arbeitsmittel des Wissenschaftlers. Der Modelleisenbahner (1961), H. 9, S. 222

Kurz, H. / Krampe, H.: Was ist Ähnlichkeit? Der Modelleisenbahner (1962), H. 10, S. 259

Bild 2 Schematischer Gleisplan des Eisenbahnbetriebsfeldes der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden

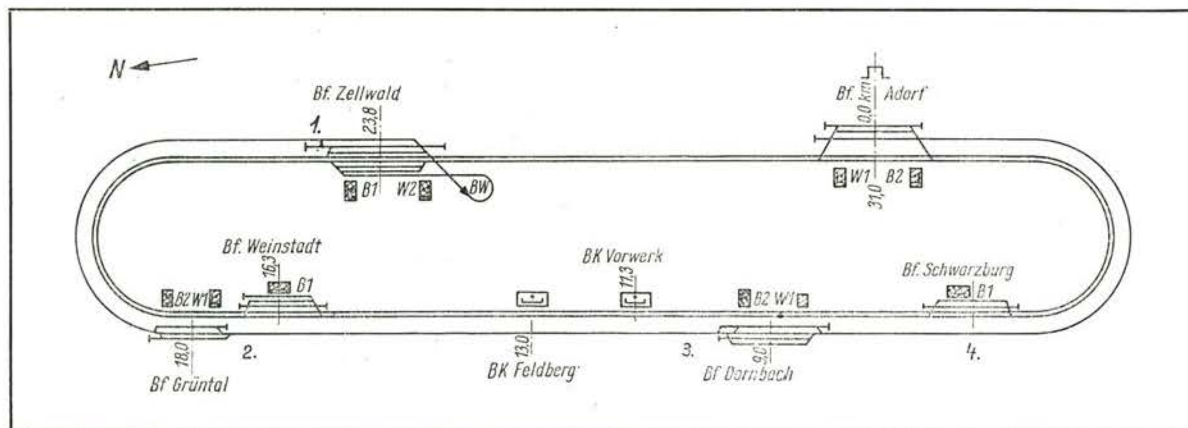




Bild 1 Die „Seele vom Geschäft": Arbeitsvorbereiter Rudolf Friedl (am Schreibtisch sitzend). Neben ihm Obermeister Heinz Fatschel



Bild 2 Metteur Carl Krause „baut" die einzelnen Seiten der Zeitschrift zusammen

AUS UNSERER DRUCKEREI





Bilder 3 und 4 Maschinensetzerin Helga Bien und Maschinensetzer Dieter Kienow bei der Arbeit an der Setzmaschine

Ist die redaktionelle Bearbeitung aller Manuskripte unserer Zeitschrift abgeschlossen, dann beginnt der zweite Teil der Arbeit an der Zeitschrift in der Druckerei. Seit vielen Jahren nun schon bemühen sich die Mitarbeiter des „Nationalen Druckhauses" mit Erfolg, die Zeitschrift in einer guten Qualität herzustellen. Vom Arbeitsvorbereiter über Setzer, Metteur bis zu den Druckern haben alle ihren Anteil, daß Satz und Druck gut sind.

Wenn auch unsere Zeitschrift durch objektive Schwierigkeiten in der Druckerei manchmal verspätet ausgeliefert wurde — seien wir den Kollegen des Druckhauses nicht gram, sie haben alles getan, was in ihren Kräften stand.

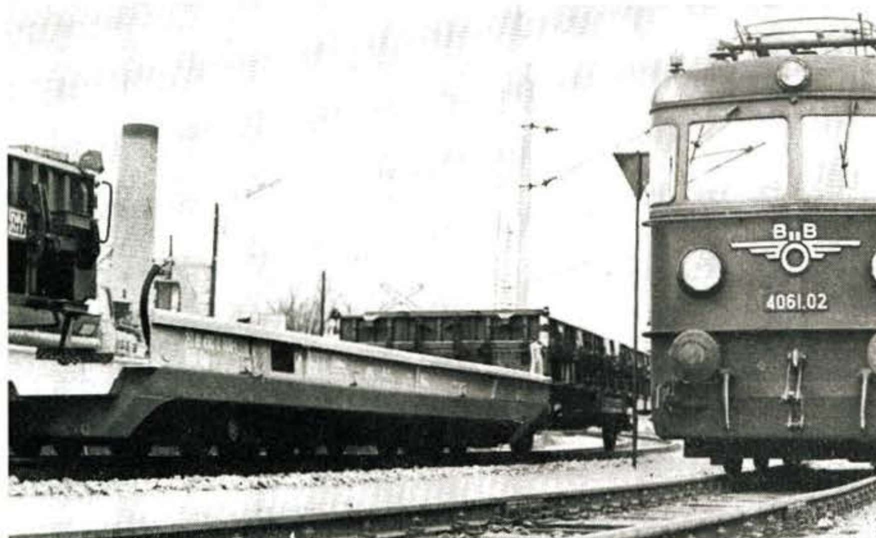
Dafür recht herzlichen Dank!

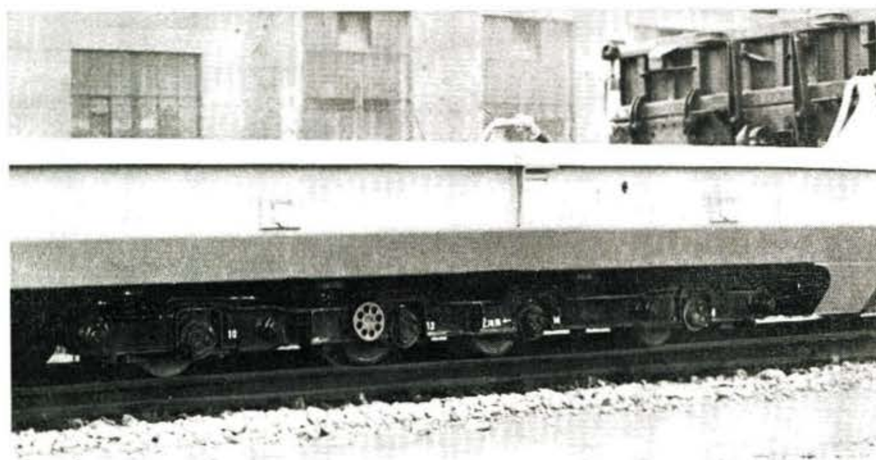


Bild 5 Drucker Kurt Steiner (rechts) und Meister Franz Krüger prüfen die Qualität des Druckes. Im Hintergrund die Bogenfängerin Frieda Wilhelm ▶

Fotos: Horst Riederer, Königs Wusterhausen

Fotos: Konrad Pfeiffer, Wien





Achtachsige Niederflurwagen mit Kleinsträdern

Für Personenkraftwagen gibt es in Europa nun schon seit einigen Jahren die sogenannten Autozüge, für Lastkraftwagen hingegen war eine derartige Beförderungsart kaum vorhanden, denn sie setzte eine besondere Lkw-Konstruktion voraus. Es wurde jedoch erforderlich, Lkw-Transporte auf unrentablen oder schwierigen Straßenabschnitten durch Verladung der Lastkraftwagen mit ihrer Ladung auf Eisenbahnwagen wirtschaftlicher zu machen.

Erstmals in Europa wurden in der Simmeringer Waggonfabrik Anfang 1966 zwei achtachsige Niederflurwagen mit Kleinsträdern gebaut, die eine derartige Huckepack-Verladung von Lastkraftwagen ermöglichen. Dieser neue Typ ist eine Eigenentwicklung der Simmering-Graz-Pauker AG, die auf Wunsch und Anregung der Österreichischen Bundesbahnen erfolgte. Einen großen Anteil an der Planung dieser neuen Bauart hat der ökonomische Direktor der ÖBB, Hofrat Dr. techn. Dipl.-Ing. Josef Dultinger. Bei der Entwicklung der Niederflurwagen geht man erstmalig bis an die äußerste Lichtraumprofilgrenze, die durch die europäischen Bahnverwaltungen festgelegt sind, was noch keine Waggonfabrik Europas gewagt hat. Die 11,73 m langen normalspurigen Niederflurwagen mit einer Wagenbodenhöhe von nur 380 mm über SO haben zwei vierachsige Laufgestelle mit Rädern von nur 320 mm Laufkreisdurchmesser.

Die Eigenmasse beträgt 13,5 t; die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h kann jedoch bis 100 km/h gesteigert werden. Nachdem bei einem so kleinen Rad der Spurkranzeingriff am Schienenkopf kleiner ist als die führungslose Strecke bei Weichenherzstücken und Kreuzungen, wurde in den Laufgestellen ein Achszwilling angeordnet, der die Entgleisungsgefahr ausschließt.

Durch seine extrem niedrige Wagenbodenhöhe bietet der Niederflurwagen die Möglichkeit, alle in Europa zugelassenen Schwerlastkraftwagen ohne jegliche mechanische Verladevorrichtung in beliebiger Reihenfolge auf den Schienen zu befördern. Die in einem Zug laufenden Niederflurwagen können mit Hilfe eines Übergangs, der auf einer Seite mit einer Spezialkupplung und auf der anderen Seite mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung ausgestattet ist, an andere Wagen oder an Triebfahrzeuge angekuppelt werden. Spezielle Einsatzmöglichkeiten für die Niederflurwagen ergeben sich in Österreich vor allem beim Durchschleuseverkehr durch den Tauerntunnel, wie auch im Winter für den Huckepackverkehr am Arlberg.

Es ist zu erwarten, daß diese Fahrzeuge revolutionierend auf den kombinierten Gütertransport wirken.

Alfred Horn, Wien

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Naumburg
Am 15. 10. 1967 in der Zeit von 10.00 bis 13.00 Uhr findet in den Räumen der AG, Wenzelsstr. 12, der 1. Modellbahn-Tauschmarkt statt.

Jüterbog
Herr Rainer Henze, Weinberge 3, bittet alle Interessenten sich zwecks Bildung einer Arbeitsgemeinschaft im Kulturhaus der Eisenbahner, An den Anlagen 2, zu melden oder zum Treffen am 19. 9. um 19.30 Uhr im Kulturhaus zu erscheinen.

Thalheim
Die AG führt in der Zeit vom 14. bis 29. Oktober in Wolfen „Haus der Jugend", Thalheimer Str. 7, zu Ehren des 50. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution eine Modelleisenbahn-Ausstellung durch. Öffnungszeiten: montags bis freitags von 14.00 bis 19.00 Uhr, samstags und sonntags von 13.00 bis 18.00 Uhr.

Dresden
Die AG 3/14 begeht am 8. 10. 1967 ihr fünfjähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß wird eine Busfahrt ins „Blaue" mit Angehörigen und Gästen durchgeführt.

Niesky
In der Zeit vom 24. 9. bis 1. 10. führt die AG eine Modelleisenbahn-Ausstellung im Kreisjugendklubhaus, Straße der 2. polnischen Armee, durch.

Berlin
Der IX. Berliner Tauschmarkt findet am 1. 10. in der 15. Oberschule, Prenzlauer Berg, Dimitroffstr. 50, von 10.00 bis 13.00 Uhr statt.
Die kleine ständige Ausstellung in 1058 Berlin, Lychener Str. 18, wird am 1. 10. um 14.00 Uhr mit einer kleinen Feierstunde eröffnet. Offizieller Einlaß 15.00 Uhr. Die Öffnungszeiten sind Mittwoch und Freitag von 16.00 bis 20.00 Uhr, sonntags von 10.00 bis 20.00 Uhr.
Vom 2. 10. bis 22. 10. finden in Hangelsberg die Feierlichkeiten aus Anlaß des 125jährigen Streckenjubiläums Berlin–Frankfurt (Oder) statt. Die Anliegerstädte und -gemeinden veranstalten Volksfeste, darunter eine Modellbahn-Ausstellung in Hangelsberg. Diese Ausstellung wird von der Flm-Ost sowie den AG „Rudolf Diesel" und „E 44" veranstaltet.

Pasewalk
In der Zeit vom 14. 8. bis 30. 9. werden im Klubraum des Bahnhofs Pasewalk Anlagen der Ostseemesse in einer Ausstellung gezeigt. Öffnungszeit: täglich von 9.00 bis 20.00 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

9/1 Suche BR 85, TT Rokal

9/2 Biete zweiteiligen Schnelltriebwagen „Vindobona" mit autom. Beleuchtungsw.; suche Gützold V 100 oder V 60 (2-Leiter-Gleichstrom) in H0

9/3 Biete Fleischmann BR 80, fabrikneu – 1967 (1321) D4üm-Gepäckwagen (1504) – 1967, B4üm-Schnellzugwagen 2. Kl. (1502) – 1967; H0-Trix BD4yge-Personenwagen m. Gepäckabteil (3776) – 1967; „Trix-Express-Dienst" Nr. 1–9, 11, 13–14; „Modellbahnen-Welt" Nr. 79–82 und 84; Märklin-Kataloge 62/63, 64/65, 65/66.
Suche kleines Dampf-, Diesel- oder E-Lok-Modell, D-Zug-Wagen-Modelle ausländischer Fahrzeug-Originale, Personen oder Güterwagen-Modelle.
Suche zu kaufen Modell-Eisenbahn-Kalender 1962, 1964, 1966 und 1967

9/4 Verkaufe oder tausche Elektronik-Bauelemente; Schicht-Doppelstockzug DB 13 (vierteilig) unbeleuchtet; Schicht-Postwagen (unbel.); Piko-Inox-Stahlwagen (SNCF); (unbel.), verschiedene Güterwagen (Piko, Ehlcke, Dietzel); Märklin-D-Zugwagen der Reihe 4000: D-Zugwagen DB, 1. Kl., blau; ISG-Schlafwagen, blau; DSG-Speisewagen, rot; 2 Piko-E 44 (nur zum Ausschlachten); ältere Postrelais (Flachrelais) sowie
„Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1963, Hefte 3–12, Jahrgänge 1964, 1965, 1966 vollständig und eine Reihe H0-Straßenfahrzeuge und Figuren (aller DDR-Fabrikate).
Verkaufe H0-Anlage 2,10 × 1,60 m. Zweigl. Hauptstrecke, Piko-Gleismaterial, etwa 20 m Gleis, 6 Piko-Weichen, 2 einf. Kreuzungsweichen (Eigenbau aus Piko-Kreuzung). Mittlerer Durchgangsbahnhof mit 4 Bahnsteiggleisen und 2 Abstellgleisen. Die Anlage ist vollelektrifiziert – freie Strecke Flachmasten, Bahnhof Quertragwerke mit selbstgebauten Gittermasten. Modellgerechte Eigenbau-Lichtsignale Hl 100 ... 102. Automatische zugbediente Halbschrankenanlage mit Motorantrieb und Blinklicht. Die Gebäudegestaltung ist noch nicht vollendet. Die elektrische Schaltung der Anlage ist noch nicht ausgeführt; Schaltpläne für eine Fahrstraßenschaltung mit Relais sind ausgearbeitet. Preis der Anlage etwa 300,– MDN.

Mitteilungen des Generalsekretariats
Am 21. 7. 1967 wurde der Bezirksvorstand Greifswald gegründet. Zum Vorsitzenden wurde Herr Rudolf Mack berufen. Die Funktion des Sekretärs hat Herr Lothar Schultz übernommen. Die Anschrift des BV lautet: Bezirksvorstand Greifswald, 23 Stralsund, Tribseer Damm 78.
Für die Mitglieder unseres Verbandes wird das Buch „Modellbahn-Triebfahrzeuge" von K. Gerlach zum Preis von 12,– MDN bereitgestellt. Bestellungen bitten wir bei den zuständigen Bezirksvorständen abzugeben.

Helmut Reinert, Generalsekretär

„Der Modelleisenbahner" gebunden
Gebundene Jahresbände der Jahre 1964, 1965 und 1966 sind noch bei unserem Verlag vorrätig. Der Preis je Sammelband beträgt 20,– MDN.
Ihre Bestellung wollen Sie bitte direkt an den transpress **VEB Verlag für Verkehrswesen**, 108 Berlin, Französische Straße 13/14 (Vertriebsabteilung) richten.

EINE H0-KASTENANLAGE

Bild 1 Der kleine Lokomotivschuppen mit Kohlenbansen und Kohlenkran

Bild 2 Bahnhof Steinbach

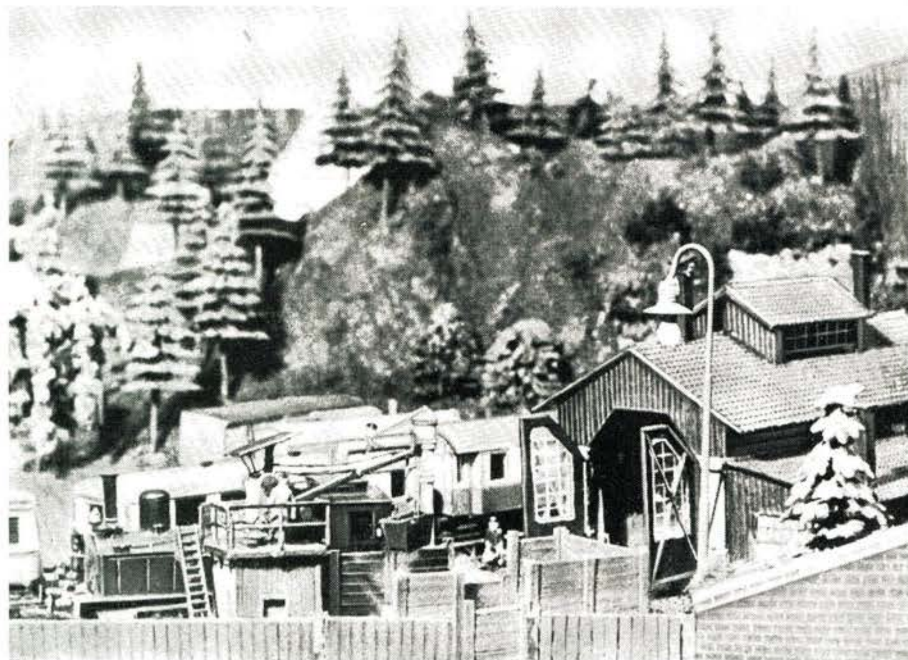
Bild 3 Einige Häuser des Ortes Steinbach

Bild 4 So ist die Kastenanlage herzustellen

Bild 5 Der Gleisplan der H0-Kastenanlage

Bild 6 Ein Triebwagenzug verläßt den Tunnel

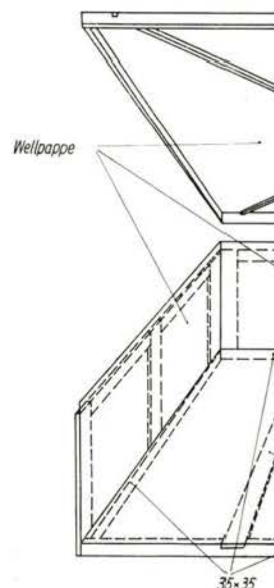
1





2





„Diesmal möchte ich Ihnen eine Kastenanlage vorstellen. Sie wurde im letzten Winter (1965/66) erbaut. Bewußt ist sie möglichst klein gehalten, um den Transport von der Wohnung in den Keller oder umgekehrt ohne große Schwierigkeiten bewältigen zu können.

Das Motiv der Anlage ist irgendwo in Thüringen zu finden. Der Bahnhof Steinbach liegt an einer Nebenstrecke und besitzt außer Empfangsgebäude und Güterschuppen mit Laderampe einen kleinen Lokschuppen und ein Anschlußgleis an ein kleines Sägewerk.

Großes Augenmerk ist auf eine möglichst stilechte Ausgestaltung der Landschaft gelegt worden. Dafür wurde eine sehr einfache Anlagenform, ein Oval mit kleinen Abmessungen, in Kauf genommen.

Der Anlagenkasten, d. h. die Konstruktion ist aus der Zeichnung zu erkennen".

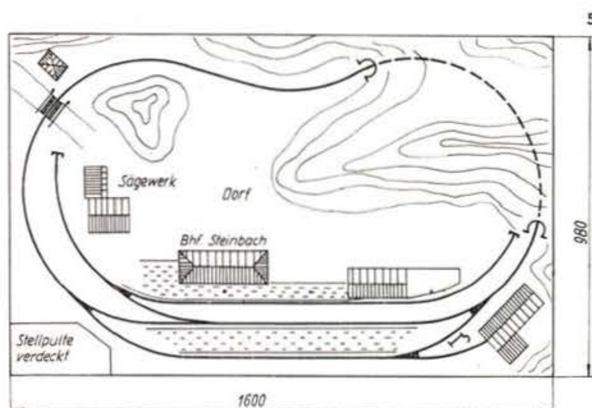
Günther Filz, Berlin

Fotos: Günther Filz, Berlin

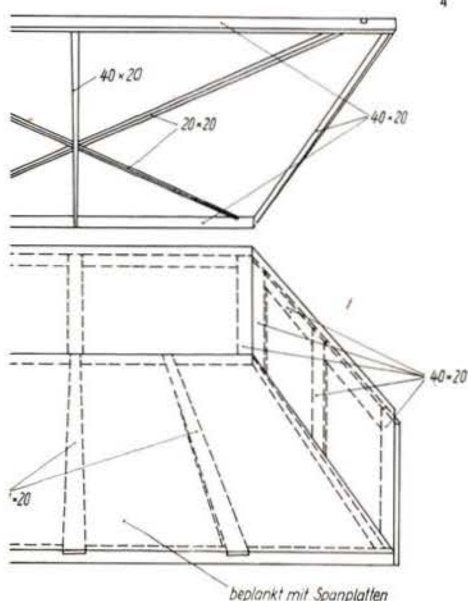
3



5



4



6







Modellbahnliteratur aus dem transpress-Verlag

„Die Beschäftigung mit der elektrischen Eisenbahn und der Modellbahnbau haben in den vergangenen 20 Jahren einen derartigen Aufschwung erlebt, daß man heute an jedem Ort Menschen aller Berufsschichten und Altersgruppen findet, die sich diesem Hobby widmen. In allen industriell hochentwickelten Ländern gibt es oft sogar große Firmen, die Modellbahnfahrzeuge und Modellbahnzubehör fertigen." Mit diesen Worten kennzeichnet Klaus Gerlach im Vorwort seines „Modellbahn-Handbuches" die heute so verbreitete Freizeitbeschäftigung mit der Modelleisenbahn. Es war deshalb eine logische Folge, daß sich auch auf dem Buchmarkt ein spezieller Modelleisenbahnsektor entwickelte und daß sich diese Literatur sehr regen Zuspruchs erfreut. Die Nachfrage nach Büchern über die Modelleisenbahn ist oftmals noch größer als das Angebot. Doch werden alle Modelleisenbahner Verständnis aufbringen, daß Lehrbücher aller Niveaustufen und Fachbüchern der Vorrang gebührt. In dieser Reienfolge drückt sich durchaus keine „Unterbewertung" der Modelleisenbahner aus, zumal der Bau und Betrieb von Modellbahnanlagen und Modellbahnfahrzeugen zum technischen Denken und kollektiven Handeln erzieht; doch gilt es für unseren Verlag in erster Linie, die vielfältigen Formen der Qualifizierung der im Verkehrswesen Beschäftigten zu unterstützen.
Diese Aufgabe mit allen Konsequenzen gut zu erfüllen bedeutet für die Modelleisenbahner mitunter ein Verzicht auf besondere Literaturwünsche.
Trotzdem kann unser Verlag auf eine gewiß ansehnliche Palette spezieller Modellbahnliteratur sowie solcher Bücher zurückblicken, die vor allem unter den Modelleisenbahnern viele Freunde gefunden haben.
Nach den seinerzeit im Fachbuchverlag erschienenen zwei Bänden „Grundlagen der Modellbahntechnik" von Kurz und der im Urania-Verlag veröffentlichten Reihe „Kleine Eisenbahn ..." von Trost legte Fromm mit seinen „Bauten auf Modellbahnanlagen" (1962) im transpress-Verlag den Grundstein für die Modellbahnliteratur. Dieses Buch wird vor allem den Baumeistern und Architekten unter den Modelleisenbahnern viele und wertvolle Anregungen gegeben haben. Ob Empfangsgebäude, Güterschuppen, Stellwerk, Bahnsteig, Lokschuppen, Bekohlungsanlage oder Schrankenwärterbude — für alles hat Fromm Baupläne zur Hand.
Ein großer Erfolg wurden die 1964 veröffentlichten „Modellbahnanlagen" von Gerlach. Der Reiz, daß jede vorgestellte Anlage in der Wirklichkeit existiert und nicht irgendein Wunschgebilde ist, das sich in der Praxis vielleicht doch nicht in jedem Detail so wie vorgeschlagen bauen läßt, verfehlte seine Wirkung auf die in- und ausländischen Leser nicht. Zwei weitere Auflagen (1965 und 1966) sind dafür beredter Beweis.
Möglichst alles, was mit der Modelleisenbahn zusammenhängt, in einem Buch unterzubringen, also von der Motivwahl bis zur Normung, war das Anliegen Gerlachs, als er das „Modellbahn-Handbuch" im Jahre 1965 veröffentlichte. Man kann dieses vom Autor als Versuch bezeichnetes Unternehmen mit gutem Recht als geglückt betrachten. Auch davon künden eine weitere Auflage (1966) und der Export in andere Länder, vor allem nach Westdeutschland. An dieser Stelle sei auf zwei Titel verwiesen, die in diesen Tagen ihre ersten Leser finden. „Modellbahnanlagen 2" und „Modelleisenbahn-Triebfahrzeuge", beide von Gerlach, werden kaum über mangelnde Nachfrage zu klagen haben. Während das Buch „Modellbahnanlagen 2" ebenso aufgebaut ist wie sein 1964 erstmals erschienener Vorgänger, aber 100 neue Anlagen aus dem In- und Ausland beschreibt, werden in den „Modelleisenbahn-Triebfahrzeugen" (nur über den Deutschen Modelleisenbahn-Verband erhältlich!) Lokomotiven und Triebwagen verschiedener Firmen vorgestellt.
Neben diesen ausgesprochenen Modellbahnbüchern hat eine Reihe weiterer Titel vor allem bei den Modelleisenbahnern lebhaftes Echo hervorgerufen. Als erstes wäre das 1961 erschienene „Für unser Lokarchiv" von Gerlach zu nennen, das trotz seiner nicht befriedigenden und deshalb oft kritisierten Ausstattung (Papier) auch heute noch oder besonders heute, da das Ende der Dampflokomotive abzusehen ist, unzählige Interessenten hat. Anfang 1969 wird der Verlag übrigens eine völlig neu bearbeitete und gut ausgestattete (!) Auflage dieses Buches herausbringen. Mit dem Titel „Für unser Lokarchiv" hatte der Verlag begonnen, die Triebfahrzeuge der deutschen Bahnverwaltung in Archiven zu erfassen. Diesem Ziel kam er mit der Veröffentlichung des „Archivs elektrischer Lokomotiven" von Bäzold/Fiebig und des „Triebwagen-Archivs" von Zschech ein gutes Stück näher. Im nächsten Jahr wird das „Diesellok-Archiv" von Glatte diese auch im Ausland stark gefragte Reihe vervollständigen. Diese Bücher werden in gewissen Abständen in Nachauflagen erscheinen und so stets den aktuellsten Stand widerspiegeln.
Um das Bild abzurunden, seien noch folgende zwei Titel erwähnt: „Deutschlands Dieseltriebfahrzeuge — gestern und heute" von Kunicki sowie „Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963" von Griebl/Schadow. Vom zuerst genannten Titel ist im nächsten Jahr eine Nachauflage zu erwarten, in der u. a. auch die aus der Sowjetunion importierte V 200 der Deutschen Reichsbahn beschrieben wird.
Last not least bringt das Eisenbahn-Jahrbuch jährlich so viel Interessantes für Eisenbahner aller Dienstzweige und für die Freunde der Eisenbahn, zu denen wir auch die Modelleisenbahner zählen, daß es wohl trotz aller eingangs gemachten Einschränkungen insgesamt allerhand Informationsmaterial über und für die Modelleisenbahn gibt.

Dipl.-Ing. Rolf Neustädt
Verantwortlicher Lektor
für Eisenbahnwesen im transpress-Verlag

Dipl.-Ing. KLAUS KIEPER, Ahrensfelde bei Berlin, LOTHAR NICKEL, Berlin

MPSB – Pionier auf schmaler Spur

(Fortsetzung und Schluß)

Reminiszenz an eine kleine Bahn zum 75jährigen Betriebsjubiläum am 1. Oktober 1967

Der modernste Vertreter der Personenwagen ist ein etwa 12 m langer Vierachser (Drehzapfenabstand 10,30 m, Drehgestellabstand 1,1 m) mit je zwei seitlichen Einstiegen (Bild 17). Er wurde von der Waggonfabrik Wismar 1913 in 12 Exemplaren gebaut. Der Innenraum weist eine interessante Aufgliederung auf. Im 30 cm breiteren Mittelteil des Wagens ist die Platzteilung 2, 1 mit Durchgang. An diesen Fahrgastraum schließen sich beiderseits die Einstiege und jeweils ein Raum mit Längssitzen (Breite 1,80 m) an. Die mit Stahlblech verkleideten Wände sind wie bei Abteilwagen unten eingezogen. Auch dieser Wagen hat eine Niederdruckumlaufheizung, Gasbeleuchtung, aber keine Bremse. Er weist jedoch einen Abort auf (wahrscheinlich späterer Einbau). Der Wagen lief bis vor kurzer Zeit mit 1. und 2. Klasse.

Neben diesen Typen gibt es noch weitere Ausführungen, z. B. sogenannte Fakultativ-Wagen (Bild 18), die als Personen- oder gedeckte Güterwagen verwendet werden können. Diese Wagen haben eine Endbühne mit Handbremse und nur drei Fenster auf jeder Seite, die beim Öffnen in an der Außenseite angebrachte „Taschen" fallen. Die Wagen sind mit in Längsrichtung aufgestellten Klappsitzen ausgestattet und können durch die raumsparende Anordnung bei Personenbeförderung wohl als Wagen für Reisende mit Traglasten betrachtet werden.

Weiterhin gibt es einen kombinierten Personen- und Gepäckwagen der speziell für die Strecke Friedland–Jatzke beschafft und 1911 in Dienst gestellt wurde. Das Personenabteil hat auf jeder Seite nur eine winzige Tür und ebenso winzige Fenster. Auch er ist mit einer Niederdruckumlaufheizung (System Körting, mit dem die MPSB im Jahre 1911 die ersten Versuche anstellte) und Gasbeleuchtung sowie einer Handbremse versehen.

Die vorhandenen Gepäckwagen sind sämtlich vierachsig und mit Handbremsen ausgerüstet. Einen älteren Typ zeigt Bild 19.

Auch einen Postwagen besaß die MPSB, der früher zwischen Krien (an der Jarmener Strecke) und Anklam verkehrte. Leider kann er nicht im Bild vorgestellt werden.

5.2. Die Güterwagen

Der Güterwagenpark setzt sich zum weitaus größten Teil aus offenen und gedeckten Vierachsern zusammen, wobei natürlich erstere überwiegen (Bild 20). Die Tragfähigkeit der 5 bis 6 m langen Wagen ist im allgemeinen 5 und 7,5 t. Auch hier sind die verschiedensten Altersklassen vertreten. Die älteren Typen sind an den sehr kurzen Radständen der Drehgestelle erkennbar; sofern es sich um gedeckte Güterwagen handelt an den niedrigen Aufbauten (Bilder 21 und 22). Durch die geringe Größe der Fahrzeuge lassen sich diese im unbeladenen Zustand unschwer durch Muskelkraft bewegen, so daß manche Rangierfahrt mit einer Lok gespart wird.

Neben den Vierachsern sind auch einige offene 4 m lange Zweiachser aus jüngerer Zeit vorhanden. Sie haben größere Raddurchmesser und eine Tragfähigkeit von 5 t. Einer dieser Wagen wird mit vorgesetzter Plugschar und belastet mit Feldsteinen als Schneepflug eingesetzt (Bild 23).

Für Holztransporte sind stählerne Rungenwagen vorhanden. Es existieren sogar noch vier achtachsige Plattformwagen mit 15 t Tragfähigkeit (Bild 24), mit denen u. a. einmal Elefanten eines Zirkus von Anklam nach Friedland gefahren wurden, wobei ein Wagen noch umkippte. Heute dienen sie dem Holztransport (vgl.

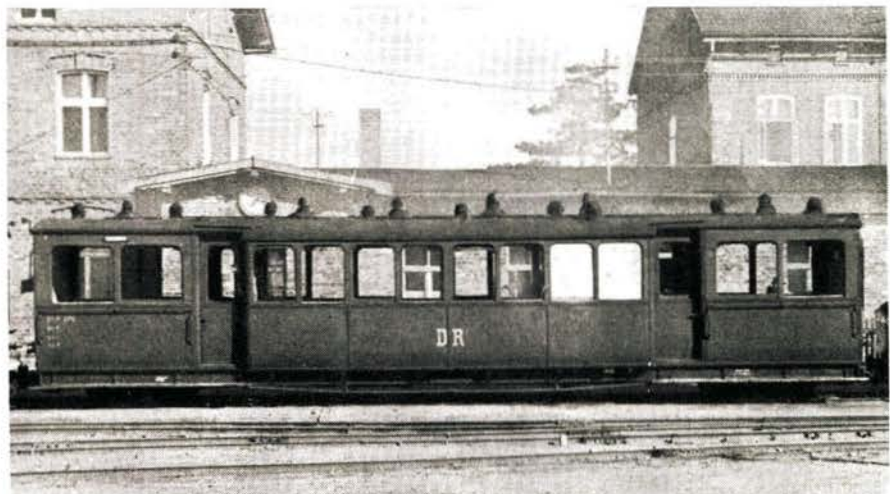
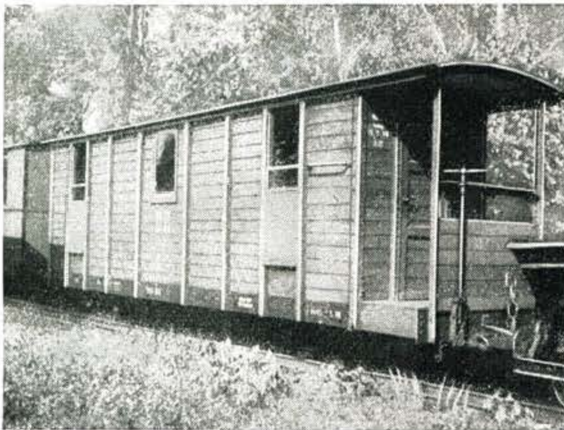
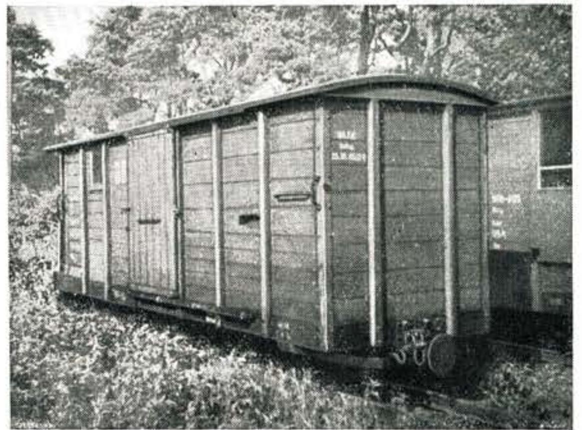


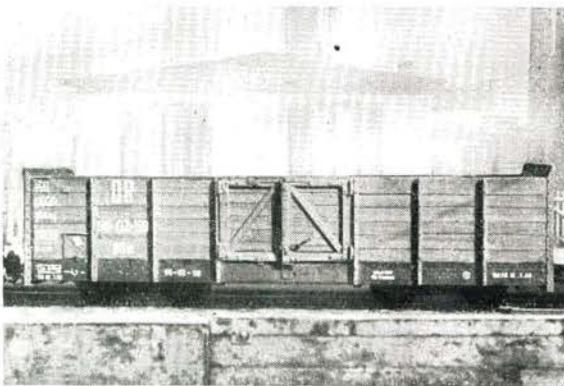
Bild 17 Moderner Personenwagen 1./2. Klasse



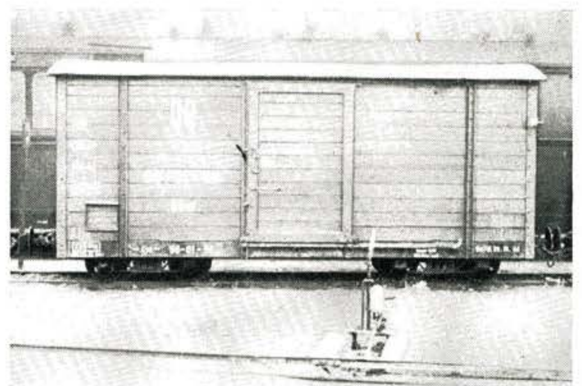
18



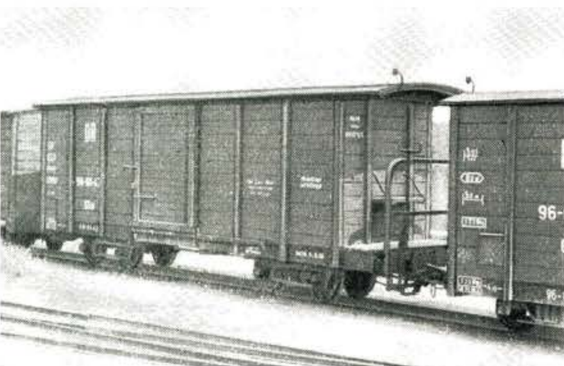
19



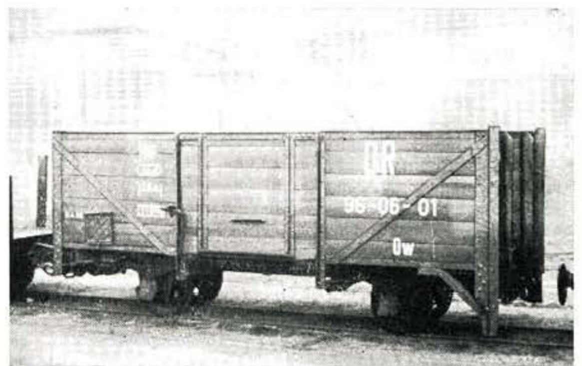
20



21



22



23

24

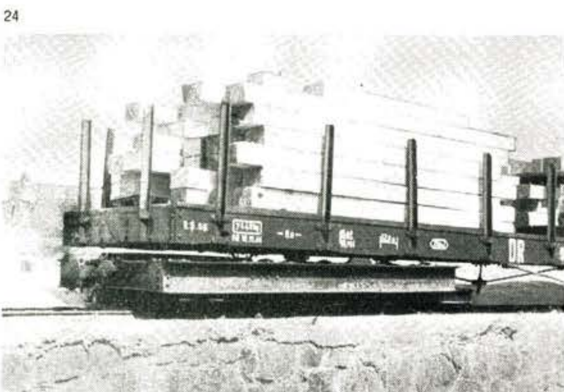


Bild 18 Fakultativ-Wagen, wahlweise als Personen- und Güterwagen verwendbar

Bild 19 Vierachsiger Gepäckwagen

Bild 20 OO-Wagen älterer Bauart

Bild 21 GG-Wagen älterer Bauart

Bild 22 GG-Wagen

Bild 23 Moderner O-Wagen mit Aufhängung für Schneepflug

Bild 24 Achtachsiger Schienenwagen mit jeweils zwei in je einem Langträgergestell zusammengefaßten Drehgestellen

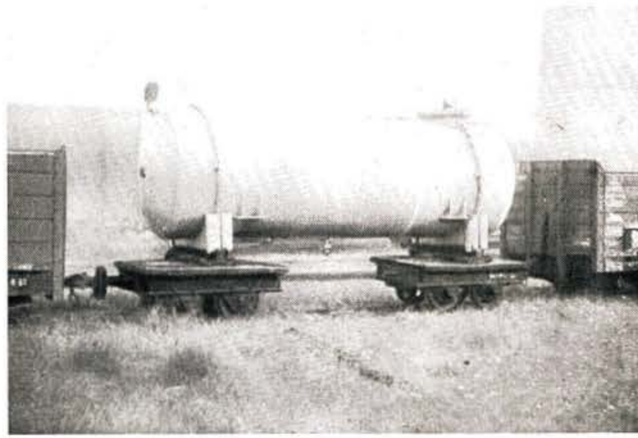


Bild 25 Gaskesselwagen



Bild 27 Moderner Bahnmeisterwagen mit Benzinmotor

Bild 9 in [1]). Bei diesen Wagen wurden jeweils zwei Drehgestelle durch Längsträger zu einem weiteren Drehgestell zusammengefaßt.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch ein Eigenbau-Gaskesselwagen (Bild 25), dessen Kessel auf zwei kleinen ehemaligen Schemelwagen (Trucks) ruht. Er dient der Leuchtgasversorgung der Personenwagen. Ein Unkrautbekämpfungswagen, bestehend aus zwei umgebauten 00-Wagen, die die schräggestellten Behälter für das Sprühmittel tragen, mag das Bild des Wagenparks abrunden (Bild 26).

Abschließend zum Kapitel 5. sei vermerkt, daß eine Anzahl bei der Kleinbahn nicht mehr benötigter Personen- und Gepäckwagen eine neue Heimat bei der Pioniereisenbahn Berlin gefunden hat. Im Interesse aller Freunde der Eisenbahn und speziell der schmalspurigen Kleinbahn ist es wünschenswert, daß ein Teil der Fahrzeuge im Urzustand erhalten bleibt und die alte MPSB vielleicht hier als kleine Museumsbahn neu ersteht.

6. Kleinfahrzeuge

Wie jede andere Eisenbahn verfügen auch die ehemaligen MPSB über die notwendigen Kleinfahrzeuge wie Draisinen und Bahnmeisterwagen. Im Bild 26 sind zwei der alten handbedienten Draisinen für die Streckenkontrolle und zur Beförderung einiger Bahnarbeiter zu erkennen. Daneben sind aber auch zwei moderne Bahnmeisterwagen bzw. Rottenwagen mit Benzinmotor vorhanden (Bild 27). Die Kraftübertragung erfolgt hierbei über eine Kette auf die Vorderachse des Wagens.

7. Verkehrsleistungen

Eingangs wurde bereits erwähnt, daß die Bahn hauptsächlich zum Transport landwirtschaftlicher Produkte gebaut wurde. Diese Leistungen sind saisonbedingt. Dann fuhren früher mitunter auf einer Strecke von 5 km (Sandhagen—Lübbersdorf) vier Züge hintereinander auf Sicht. Von der Heeresfeldbahn wurden zur Kampagne noch Wagen und Lokomotiven zur Verfügung gestellt. In den ruhigen Zeiten wurden Kohle und Kalksteine für die Zuckerfabriken gefahren.



Bild 26 Sprengwagenzug mit Draisinen

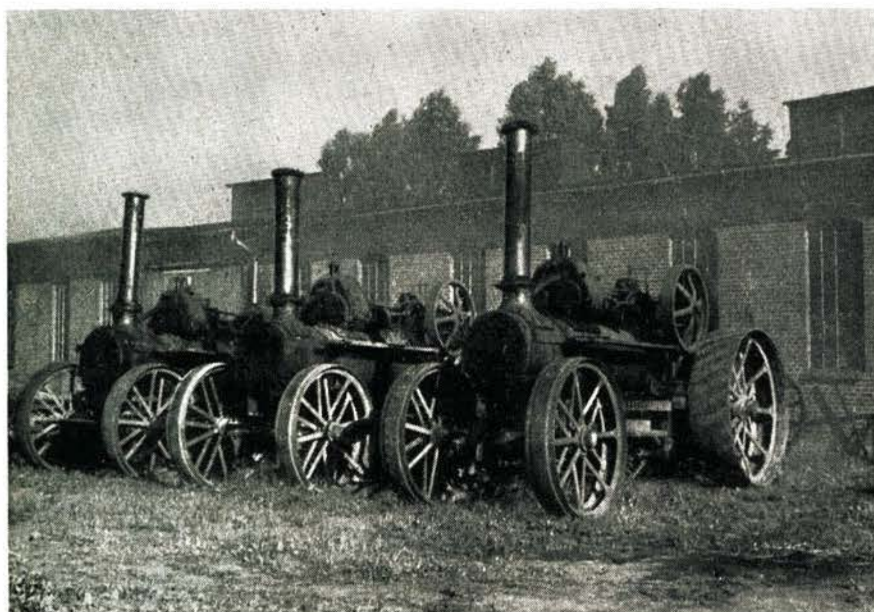


Bild 28 Lokomobilen in Woldegk

Vom 1. April 1911 bis zum 31. März 1912 wurden z. B. insgesamt 951 180 t Güter transportiert, von denen im folgenden die wichtigsten aufgeführt sind:

Rüben	83 681 t = 16 736	Wagen zu 5 t
Schnitzel	29 722 t = 5 944	Wagen zu 5 t
Kartoffeln	17 161 t = 3 432	Wagen zu 5 t
Steine	14 230 t = 2 846	Wagen zu 5 t
Roggen	8 776 t = 1 755	Wagen zu 5 t
Briketts	7 094 t = 1 418	Wagen zu 5 t

Bei einer Zuglänge von etwa 20 Wagen sind das allein bei den Rüben etwa 800 Züge, die während der Ernte zu fahren waren. Dabei waren die vorhergehenden Kampagne-Ergebnisse fast durchweg größer als die von 1911. Abgesehen davon, daß diese Monokulturen nicht mehr in solch großem Umfang angebaut werden, hat der Kraftverkehr heute doch enorme Anstrengungen zu leisten, um z. B. die Zuckerfabrik Jarmen mit Rüben zu versorgen, denn Jarmen hat keinen Bahnanschluß mehr. Auch die Zubringerleistung zu noch vorhandenen Strecken ist gegenüber früher gewaltig gestiegen, da die Bahn meist direkt von den Feldern über Feldbahngleise die einzelnen Wagen mittels Diesellok bis zur nächsten Weiche bringt.

8. Dampfpflüge

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Urbarmachung des Moores steht der Einsatz von Dampfpflügen. Es soll daher kurz der Verwendungszweck dieser Pflüge, die heute noch in Woldegk stehen, erwähnt werden. Mit zwei derartigen Dampfmaschinen (Lokomobilen) (Bild 28) und einem Spezialpflug konnten unpassierbare Moore tief gepflügt werden. Es gibt Pflüge mit einer Furchentiefe von 1 m und 4 bzw. 5 Pflugscharen. Dieser kippbare, in zwei Richtungen arbeitsfähige Pflug wird abwechselnd mittels Seil und Trommel von einer der beiden Lokomobilen über die zu bearbeitende Fläche gezogen. Nach jedem Furchenzug fahren die Lokomobilen senkrecht zu diesem eine Pflugbreite vor. Die MPSB besaßen von 1929 bis 1940 eine eigene Lokomobile (Nr. 25 152). Diese Bodenbearbeitungsart ist inzwischen so gut wie ausgestorben. Die große Friedländer Wiese wurde erst in unserem Staat in Form eines Jugendobjektes völlig kultiviert.

Tabelle 1: Übersicht über die Teilstrecken der MPSB

Strecke	Eröffnung	km Länge
1. Ferdinandshof – Friedland	1. 10. 1892	26,8
2. Friedland – Jarmen	1. 10. 1892	34,2
(Abzweigungen Dennin – Neuenkirchen)		5,8
3. Anklam – Thurow	10. 4. 1895	17,0
(Abzweigungen)		8,0
4. Anklam – Schmuggerow	31. 7. 1895	16,0
5. Dennin – Janow		7,5
	26. 4. 1894	
6. Neuenkirchen – Stretense		5,8
7. Anklam – Leopoldshagen	31. 7. 1895	18,0
	bis 31. 7. 1895	139,1 km

Tabelle 2: Entwicklung der Gesamtstrecken der MPSB

Jahr	Streckenlänge km
1892	87
1893	112
1895	139
1901	153
1912	181
1936	216
1945	etwa 90
1966	etwa 50

Tabelle 3: Strecken der ehemaligen MPSB mit Personenverkehr 1937 (nach [8]) und 1966

Jahr	Strecke	Länge	Fahrzeit	Zugpaare
1937	Ferdinandshof – Friedland	26,8 km	75 min	2 (täglich)
	Friedland – Jarmen	34,2 km	160 min	2 (3× wöchentl.)
	Anklam – Uhlenhorst	24 km	90 min	2 (3× wöchentl.)
	Anklam – Leopoldshagen	18 km	65 min	2 (täglich)
	Friedland – Groß Daberkow	30 km	120 min	2 (3× wöchentl.)
	Dennin – Janow	5 km	30 min	(nur Sa.)
1966	Friedland — Anklam	36,1 km	180 min	2 (täglich)

Tabelle 4:

Lfd. Nr. der MPSB (2. Besetzung)	DR-Nr.	Bauart	Baujahr	Lieferwerk	Fabrik-Nr.	Lok-Schuppen	Bw
2	99 3351	Cln 2	1906	Jung	989	Anklam	Pasewalk
3	99 3352	Cln 2	1907	Jung	1 137	Friedland	Neubrandenburg
5	99 3353	Cln 2	1908	Jung	1 261	Anklam	Pasewalk
14	99 3361	Dh 2	1938	Orenstein	13 200	Friedland	Neubrandenburg
8	99 3451[1]	Clh 2	1914	Jung	2 155	–	
9	99 3461	Dh 2	1925	Vulcan	3 852	Friedland	Neubrandenburg
12	99 3462	Dh 2	1934	Orenstein	12 518	Anklam	Pasewalk
21	99 3652[1]	Bn 2	1941	Jung	9 296	–	

1) bereits ausgemustert

Tabelle 5: Technische Daten der DR-Loks

	99 3353	99 3361	99 3462
Radstand ges./mm	6 610		6 900
Lüp /mm	9 520		10 350
Treibraddurchmesser/mmm	600	650	650
Laufraddurchmesser/mm	500	—	—
Zylinderdurchmesser/mmm	210	270	310
Kolbenhub/mm	300	300	300
Höchstgeschwindigkeit/kmh⁻¹	25	25	25
Dienstmasse/t	13,5	13	16,4
Kohlevorrat/t	0,55	1,1	1,2
Wasservorrat/m³	3,2	3,5	3,5
Schornsteinhöhe/mm	3 100		2 950
Rostfläche/m²	0,45	0,52	0,75
Heizfläche/m²	20,67	19,67	26,8
Leistung/PS		90	200

Aufmerksame Leser unserer Zeitschrift

... aus Böhlen (bei Leipzig) und Umgebung machten uns auf einen Fehler in dem Artikel „Eine seltene Bahnhofsanordnung", Heft 7/1967, Seite 196, aufmerksam. Der Verfasser dieses Beitrages, Herr Günther Fiebig aus Dessau, hat sich leider geirrt: Die Strecke nach Espenhain zweigt nicht bei Neukieritzsch, sondern bei Böhlen von der Hauptstrecke Leipzig–Altenburg ab. Wir bitten um Entschuldigung und danken den Lesern für ihre Berichtigung. Ergänzend teilten uns einige Leser noch mit, daß die Elloks der Baureihe E 94 noch zahlreich auf dieser Strecke verkehren. Seit Beginn des Sommerfahrplans 1967 werden auch Dielselloks der Baureihe V 200 eingesetzt.

Die Redaktion

Tabelle 6: Entwicklung des Wagenparks

Jahr	Personenwagen	Gepäckwagen	O-Wg.	G-Wg.	R-Wg.	Spezialwagen	Ladefähigkeit ges. t	Güterwagen ges.
1893	5		252	40	36			328
1912	15	8	479	96	21	45	3 397	681
1935	16	9						763
1939	16	9						730
1955	8	8	151	78	9	6	1 610	244
1966	7	7	162	110	8	4		284

Schlußbemerkung

Für die freundliche Unterstützung sagen wir den Lokleitern Herrn Peter und Herrn Kregelin, dem Bahnhofsvorsteher in Friedland, Herrn Sasse sowie Herrn Dobbert von der Rbd Greifswald besten Dank. Gleichzeitig bitten wir auf diesem Wege alle Freunde der Eisenbahn, die im Besitz von Fotos bereits verschrotteter Fahrzeuge dieser Kleinbahn sind, uns dieselben leihweise zur Verfügung zu stellen, auf daß die Geschichte der Bahn weiter ausgebaut werden kann. Ebenso sind wir jederzeit dankbar für weitere Informationen über die ehemalige MPSB.

(Postsendungen bitte nur an Herrn Dipl.-Ing. Klaus Kieper, 1291 Ahrensfelde b. Berlin, Lindenberger Str. 4 oder an Herrn Lothar Nickel, 1195 Berlin-Baumschulenweg, Heidemühler Weg 26).

Literaturnachweis:

(1) Barthel, G. u. G.: Wo die Uhlen horsten. Der Modelleisenbahner 13 (1964), 8, S. 240 bis 242

(2) Harder, K.: Die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen. Böttchers Kleiner Ergänzungsbericht Nr. 45 (1948), S. 6 bis 15

(3) Die Kleinbahnen in Preußen. Zeitschrift für Kleinbahnen, 1896, S. 1 bis 54

(4) Peters: Die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen. Zeitschrift für Kleinbahnen 1895, Teil 1, S. 8 bis 13, Teil 2, S. 61 bis 67, Teil 3, S. 107 bis 113

(5) Geschäftsbericht der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn AG für das Betriebsjahr 1. 4. 1911 bis 31. 3. 1912, Schwerin 1912, 36 S.

(6) Scheibner, S.: Kleinbahnen. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1911, S. 95 bis 109

(7) Pohl, Strommenger: Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe 1936. Verlag der Verkehrstechnik, Berlin 1936

(8) Königs Kursbuch — Winterfahrplan 1937/38

(9) Froitzheim, C.: Der Wahrheit die Ehre. Die Schmalspurbahn 1895, S. 28 bis 30

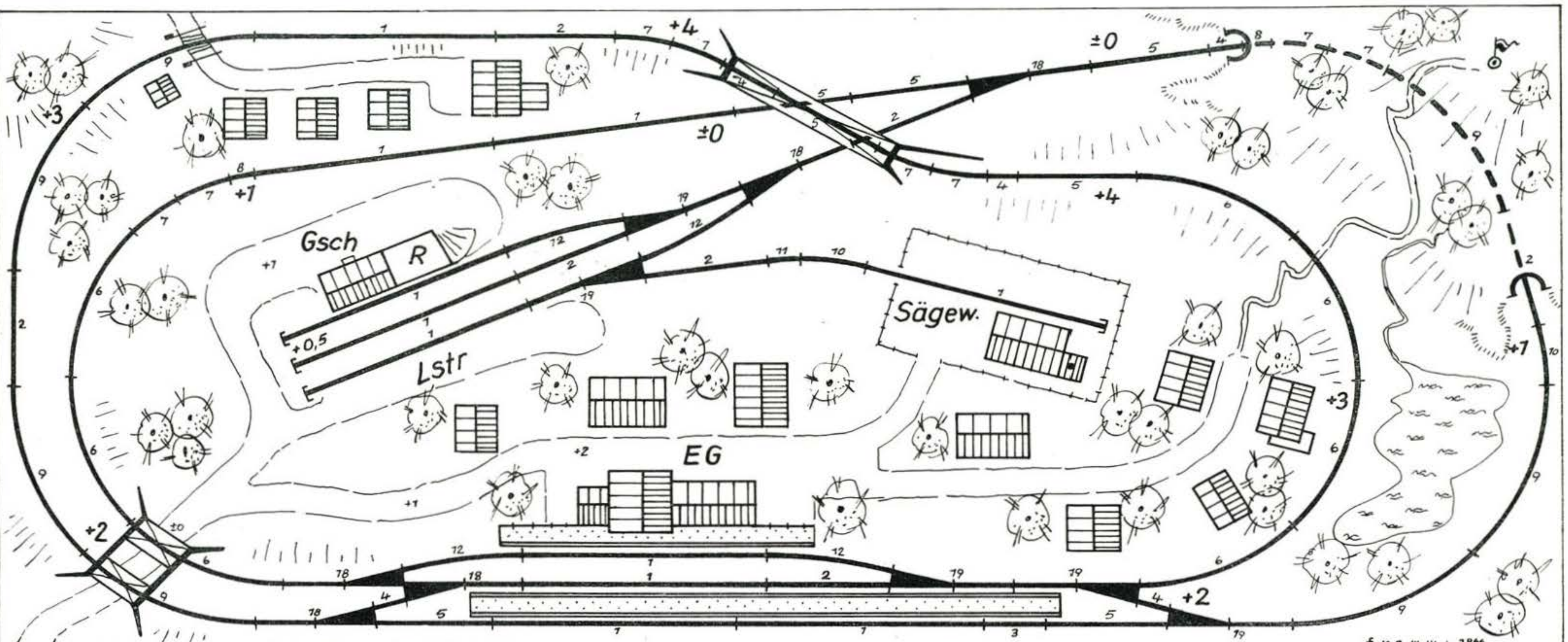
Gleisplan des Monats (Nenngröße N) ▶

Die Nummern der Gleisstücke entsprechen denen der „Piko-Information" Nr. 22/66 (beim Einkauf bitte angeben!).

Von Liebenau nach Rastenberg

Nr. 1	11 Stück	Nr. 9	6 Stück
Nr. 2	9 Stück	Nr. 10	2 Stück
Nr. 3	1 Stück	Nr. 11	1 Stück
Nr. 4	5 Stück	Nr. 12	4 Stück
Nr. 5	7 Stück	Nr. 8	2 Stück
Nr. 6	7 Stück	Nr. 18	5 Stück
Nr. 7	8 Stück	Nr. 19	5 Stück

Gesamtgleislänge etwa 8,40 m.

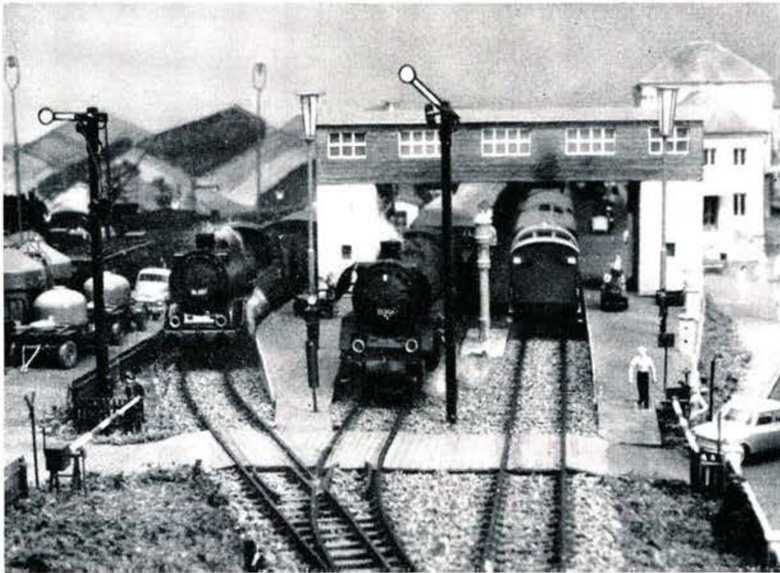


Von Liebenau nach Rastenberg

Nenngröße N

-600-

-1.400-



Seit zehn Jahren bin ich Modelleisenbahner

Eigentlich war es ja vor elf Jahren, daß meine Frau die erste Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" durch Zufall mit nach Hause brachte. Sie brachte somit den „Stein ins Rollen", denn mein Interesse galt schon immer der Modelleisenbahn, was sicher darauf zurückzuführen ist, daß der Wunschtraum meiner Kindheit, eine „elektrische Eisenbahn" zu besitzen, leider nie in Erfüllung gegangen ist.

1957, also vor zehn Jahren, entschloß ich mich nun, eine Modellbahnanlage aufzubauen. So begann ich mit der üblichen Planung und den ersten Bauvorbereitungen einer etwa 5 m^2 großen Heimanlage, welche aus zwei gleichgroßen Abschnitten bestehen sollte. Nun wurde gebaut und gebaut – viele Arten von Lampen, Signalen, Signal- und Weichenantriebe, Schaltrelais, Gleisbildstellwerk und zur Abwechslung wieder mal ein Gebäude oder ein Wagen, denn ich beabsichtigte, alles auf der Anlage, bis auf die Figuren und die Straßenfahrzeuge, selbst zu bauen. Diesem Vorhaben bin ich allerdings nicht treu geblieben, denn der größte Teil der Triebfahrzeuge und Reisezugwagen sind „frisierte" Industriemodelle. Allerdings sind diese Modelle als Sach- oder Gutscheinpreise bei Modelleisenbahnwettbewerben in meinen Besitz gelangt, und aus diesem Grunde wollte ich sie auch nicht wieder „abschieben".

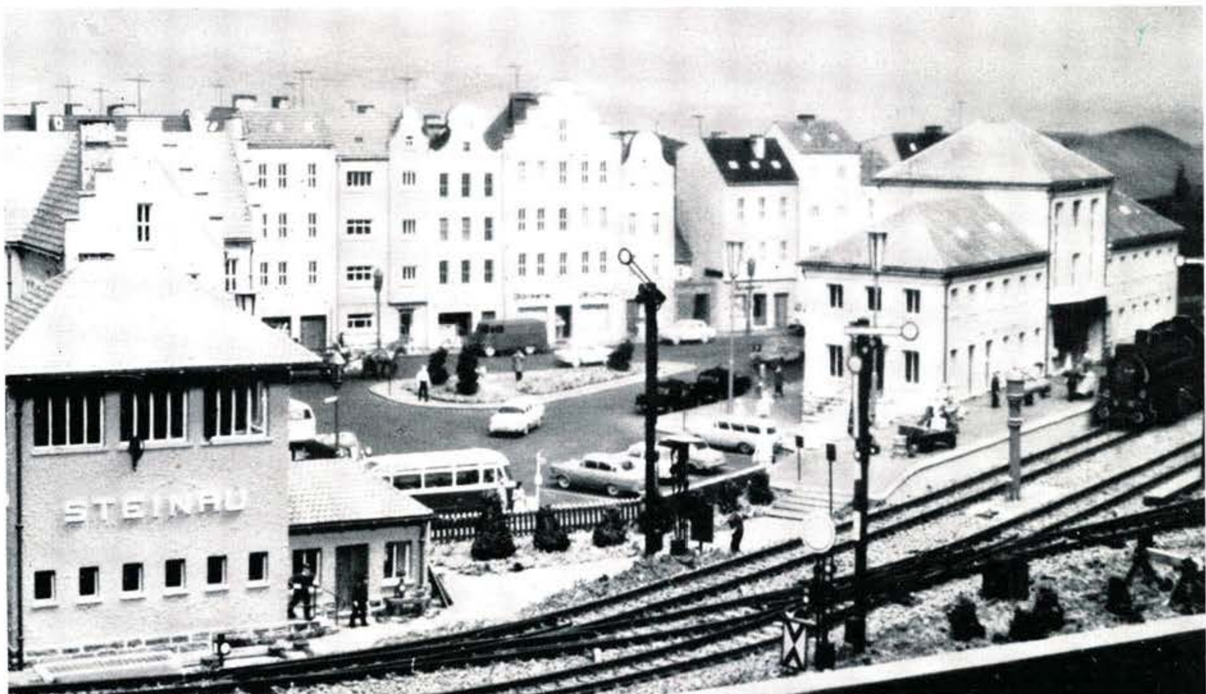
Seit 1960 nehme ich regelmäßig am Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb teil, und es gelang mir immer, einen 1. oder 2. Platz zu belegen.

Der erste Abschnitt der Anlage, dessen Aufbau 1961 begonnen wurde, ist nun endlich fertiggestellt worden, und die beiden Bilder sollen einen kleinen Einblick in meine Arbeit geben.

Wann die gesamte Anlage einmal fertig sein wird, ist noch ungewiß. Aber so viel Zeit wie der erste Abschnitt wird der zweite hoffentlich nicht benötigen, denn wie schon gesagt, sind ja Lampen, Signale, Signalantriebe, Weichenantriebe usw., ja sogar Verkehrsschilder, Ortsschilder, Fernsehantennen und viele andere Kleinigkeiten schon zum Beginn angefertigt worden.

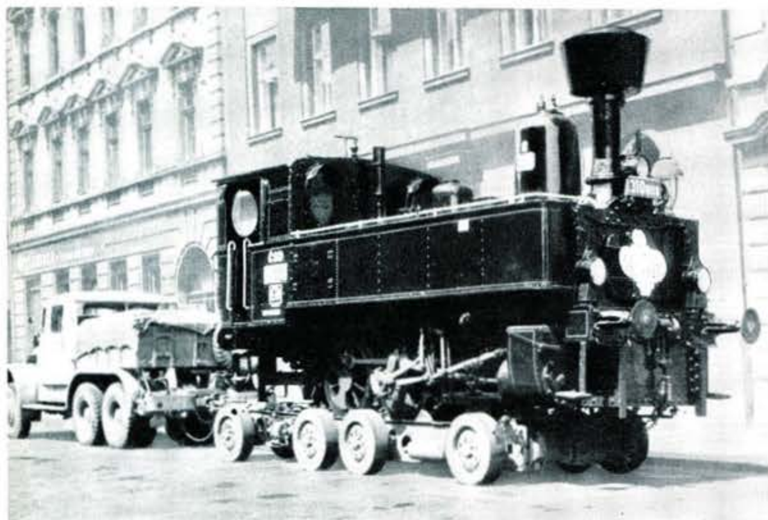
Zum Schluß sei noch gesagt, daß es meine Frau noch nicht bereute, den „Stein ins Rollen" gebracht zu haben. Wenn ein neu gebautes Fahrzeug dem Verkehr übergeben wird oder eine komplizierte Weiche ihre Funktionsprobe zu bestehen hat, nimmt die ganze Familie daran teil, und dieses Verständnis der Familienangehörigen gehört wohl mit zu den Voraussetzungen, wenn die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn Freude und Entspannung bereiten soll.

Text und Fotos: Joachim Schnitzer
Kleinmachnow b. Berlin





interessantes von den eisenbahnen der welt ++



▲ Diese alte Dampflokomotive (Baureihe 310.0) hat nun endgültig ihren Platz im Staatlichen Technischen Museum in Prag nach 75 Jahren treuer Dienste gefunden.

Foto: Zentralbild





▲ Die schwedische Eisenbahnverwaltung ließ vor zehn Jahren Fahrkarten herausgeben, die für Kinder bis zu sechs Jahren bestimmt waren und kostenlos ausgegeben wurden. Alle Fahrkarten sind mit Bildern bedruckt.

Foto: Zentralbild





◄ Eine der neuen englischen 25 kV/50 Hz-Wechselstromlokomotiven, die zwischen London und Birmingham sowie London, Manchester und Liverpool eingesetzt werden. Leistung 3500 PS, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. Lokomotiven dieser Baureihe können vor Güter- als auch vor Reisezügen fahren.

Foto: British Railways

FUR UNSER LOKARCHIV



Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUNERT, Berlin

Dreizylinder-Tenderlokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 der ČSD

Танковые паровози с тремя цилиндрами серии 476.1 и 477.0 ЧСД.

Tank locomotives with three cylinders of series 476.1 and 477.0 of ČSD

Locomotives tender avec trois cylindres des séries 476.1 et 477.0 de ČSD

Der zweite Weltkrieg hinterließ der ČSD einen stark zerstörten und sehr überalterten Dampflokomotivpark. Die Beseitigung der Kriegsschäden im Zweijahrplan 1947 bis 1948 und der stürmische Aufbau der Industrie im ersten Fünfjahrplan (1949 bis 1953) machte deshalb den Neubau von Dampflokomotiven bereits in den ersten Jahren nach Kriegsende erforderlich. Während in den Jahren 1946 bis 1948 leistungsschwächere Tenderlokomotiven der Baureihen 423.0 und 433.0 gebaut wurden, war besonders durch die industrielle Entwicklung und den damit verbundenen steigenden Transportbedarf der Bau leistungsstarker Tenderlokomotiven, die zur Förderung schwerer Reise- und Güterzüge auf Gebirgsstrecken eingesetzt werden sollten, notwendig.

Deshalb wurden von den Prager Lokomotivwerken ČKD Sokolov schwere Tenderlokomotiven für die Förderung von Vorortzügen sowie Güter- und Schnellzügen auf Gebirgsstrecken konstruiert und in den Jahren 1951 und 1952 in größeren Serien gebaut. Diese Lokomotiven mit der Achsanordnung 2'D2', die eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und eine Achslast von 16 Mp hatten, erhielten die Baureihenbezeichnung 476.1 (über die Baureihenbezeichnung der ČSD-Lokomotiven siehe „Der Modelleisenbahner", Heft 6/1965, Seite 169). Wegen ihrer blauen Farbe wurden sie auch „Papageien" (papoušků) genannt.

1954 und 1955 kamen die Lokomotiven mit verbesserter Ausführung unter der Baureihenbezeichnung 477.0 zur Auslieferung.

Alle Lokomotiven dieser Baureihen haben ein sehr modernes Äußere, sind im Betrieb wirtschaftlich und in ihrer Bedienung und Wartung sehr einfach. Sie haben ein hohes Anzugsvermögen und erreichen mit leichten Zügen nach 500 m eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Rahmen und Fahrgestell

Die Lokomotiven haben vier gekuppelte Radsätze und vorn und hinten zweiachsige Drehgestelle, die durch einen beiderseitigen Ausschlag von ± 85 mm eine gute Bogenläufigkeit garantieren. Der kleinste befahrbare Bogenhalbmesser beträgt 150 m. Der zweite Radsatz ist der Treibradsatz sowohl für die Innendampfmaschine als auch für die Außendampfmaschinen. Alle Achsen laufen in Rollenlagern. Die Achslagergleitbacken sind ohne Stellkeile ausgeführt und, ebenso wie die Achslagergleitplatten, aus Manganstahl gefertigt. Der Lokomotivrahmen ist ein Barrenrahmen. Er besteht aus zwei Seitenplatten von 90 mm Dicke und einer Länge von 16 000 mm. Querträger und Streben verleihen ihm eine entsprechende Festigkeit. Die Tragfederbunde sind über den Lagern angeordnet. Die Lok wird über vier Punkte auf den Rahmen abgestützt.

Triebwerk

Die Lokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 sind Dreizylinder-Lokomotiven und haben zwei Außen- und einen Mittelzylinder. Alle Zylinder bestehen aus Gußstahl mit gegossenen Buchsen. Die Außenzylinder sind mit dem Mittelzylinder in einem Block zusammengebaut. Dieser Block dient gleichzeitig als Rauchkammerträger. Der Zylinderdurchmesser ist verhältnismäßig klein, er beträgt nur 450 mm, jedoch erwies sich die

Bild 1 ČSD-Tenderlokomotive der Baureihe 477.0



Wahl dieses Durchmessers im Betrieb durchaus als richtig. Der Kolbenhub beträgt 680 mm. Die Kolben sind mit Segmentringen versehen, die Kreuzköpfe werden in zwei Gleitbahnen geführt. Alle Lokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 haben eine Heusinger-Walschaert-Steuerung. Diese Steuerung besitzt einen selbstausgleichenden Kolbenschieber der Bauart Trofimoff und wird durch einen pneumatischen Umsteuerungsmechanismus betätigt. Damit wird dem Lokführer die Arbeit vereinfacht, und er kann sich besser auf die Beobachtung der Strecke konzentrieren.

Sämtliche Treibstangen laufen in Gleitlagern, die Kuppelstangen in Rollenlagern. Dabei wurde bei den Lokomotiven der Baureihe 476.1 zum ersten Male an Stelle der üblichen Bronzelager Gußeisen mit perlitischem Gefüge und einem Asmitausguß verwendet.

Kessel

Der Kessel hat eine Stahlfeuerbüchse mit Sieder und Verbrennungskammer, eingeschweißte gewindelose Stehbolzen sowie Gelenkstehbolzen System Falnnery. Der Kesseldurchmesser beträgt 2000 mm. Der Kessel ist vollständig geschweißt, selbst der Fußrahmen ist angeschweißt und auch die Verbindungen zwischen Kastenrahmen und Zylinderrahmen sind mit Schweißnähten ausgeführt. Kessel und Zylinder hat man in der üblichen Weise isoliert.

Bremsen

Die Bremsen wirken auf alle Radsätze, die Bremskraftwirkung ist einseitig. Als Bremse wird eine Druckluftbremse mit Božič-Führerbremsventil und einem zweistufigen Verbundverdichter verwendet. Bremsproben ergaben, daß die Lokbaureihe 476.1 den kürzesten Bremsweg aller tschechoslowakischen Lokomotivbaureihen hat.

Weitere Ausrüstungen der Lokomotiven sind: Überhitzer von Großrohrbauart, Sicherheitsventile System Popp-Coale, Abdampfinjektor und zwei Rußbläser. Die Verkleidung an den Dampf- und Sanddomen und Windleitbleche am Schornstein verleihen der Lok eine windschnittige Form und ermöglichen dem Lokpersonal eine gute Sicht ohne Abdampfbehinderung.

Die Lokomotiven sind mit einer mechanischen Brennstofförderung ausgerüstet. Die mechanische Brennstoffförderanlage besteht aus einem Kohlenbrecher und einer Gelenkschnecke zur Brennstofförderung. Der Getriebekasten des mechanischen Rostbeschickers ist vom rückwärtigen Teil des Wasser- und Kohlenkastens aus gut zugänglich.

Die in der geräumigen Rauchkammer untergebrachten Doppelblasrohre System Kylchap entwickeln einen intensiven und regelmäßigen Zug, der auf die ganze Rostfläche verteilt wird und den Brennstoff nicht mitreißt. Dadurch wird auch bei Verwendung minderwertiger Kohle eine hohe Leistung der Dampflok erreicht.

Bei der Baureihe 476.1 ist im Tender hinter dem Führerhaus der gesamte Wasservorrat (15 m³) und der Kohlenvorrat (7 m³) untergebracht. Dies zeigte sich jedoch nicht als glückliche Lösung, da es dazu führte, daß die hinteren Laufachsen zu stark belastet wurden. Außerdem wurde der Wasservorrat im Betrieb durch das Überlaufrohr auf 13 m³ begrenzt. Deshalb ist in den weiteren Serien der Jahre 1954 und 1955 ein Teil des Wasservorrats seitlich des Kessels über der ersten Kuppelachse untergebracht worden. Diese Lokomotiven erhielten die Baureihenbezeichnung 477.0 und die Betriebsnummern ab 39 aufwärts. Die Lokomotiven der Baureihe 476.1 wurden in den weiteren Jahren in den Werkstätten der ČSD allmählich ebenfalls mit diesen Wasserbehältern über der ersten Kuppelachse ausgerüstet und in die Baureihe 477.0 eingereiht. Sie erhielten die Betriebsnummern bis 38.

Aus diesen gewonnenen Erkenntnissen wurde in den ČKD-Werken die neue Baureihe 477.0 als rekonstruierte Baureihe 476.1 entwickelt. Dabei wurden die Wasservorräte im Wasserkasten hinter dem Führerhaus (11 m³) und an der Lokomotivseite (4 m³) seitlich des Kessels über den vier Kuppelachsen untergebracht.

Die Lokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 zeigen im Betrieb gute Erfolge, sie besitzen eine gute Dampfentwicklung und einen niedrigen Energieverbrauch. Selbst beim Einsatz von Braunkohle im Verhältnis 2 : 1 wurde noch eine gute Dampfentwicklung erzielt.

Durch etliche Verbesserungen gegenüber den üblichen Lokomotiven erleichtern sie den Lokpersonalen die schwere Arbeit. Eine weitere Neuheit war der Einbau einer Toilette auf dem Führerstand.

Die Baureihe 477.0 war die letzte Dampflokbaureihe der ČKD-Werke für die ČSD. Sie ist noch heute überall im Betrieb zu sehen.

Ab 1959 begannen auch die ČKD-Werke mit der Produktion von Diesellokomotiven.

Die wichtigsten technischen Daten der Lokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 sind:

Spurweite	1435 mm
Achsfolge	2'D2'
Länge über Puffer	17 300 mm
Größte Breite	3050 mm
Größte Höhe	4450 mm
Gesamtachsstand	14 000 mm
Fester Achsstand	5800 mm
Lokleermasse	101,7 t
Dienstmasse der Lok mit vollen Vorräten	130,7 t
Reibungslast	68,7 Mp
Anfahrzugkraft	20,3 Mp
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	150 m
Wasservorrat BR 476.1	13 m³
BR 477.0	15 m³
Kohlenvorrat	7 m³

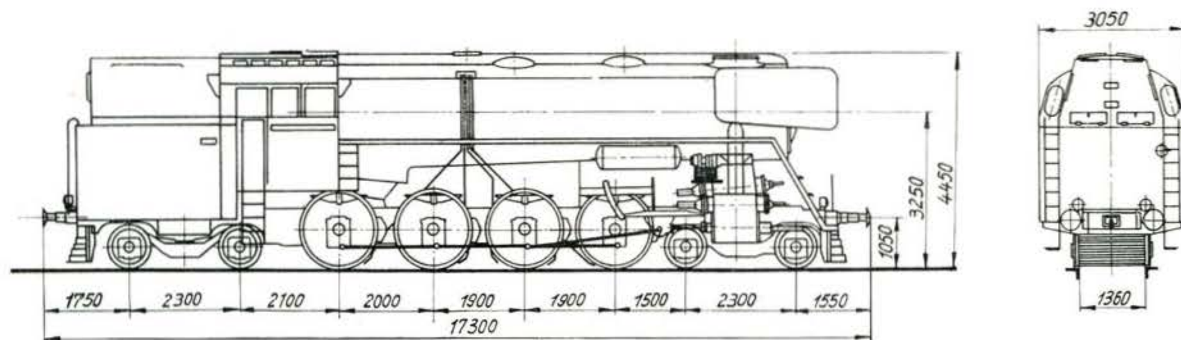


Bild 2 Maßskizze der ČSD-Tenderlokomotive der Baureihe 476.1 (Maßstab etwa 1:150)

Dipl.-Ing. JOHANNES WOLF, Fürstenwalde

Wir rekonstruieren unsere Mitteleinstiegwagen

Gute Dienste haben sie bereits geleistet, die Mitteleinstiegwagen vom Typ „Heidenau-Altenberg" (B4i). Nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn sondern auch im Modell wurden diese Wagen seit ihrer Indienststellung in Personen-, Eil- und Schnellzügen eingestellt und haben sich dabei sowohl auf Gebirgs- als auch Flachlandstrecken oft genug bewährt. Die guten Laufeigenschaften und insbesondere ihre Leichtbauweise zeichneten diese Wagen besonders aus. Doch der Zahn der Zeit nagte auch an ihnen, und einzelne Wagen mußten bereits auf das Abstellgleis geschoben werden.

So trug sich die Deutsche Reichsbahn mit dem Gedanken, diese Wagen zu rekonstruieren. Es wurden Vorschläge unterbreitet, sie auf Grund ihrer guten Eigenschaften im Städteschnellverkehr einzusetzen und speziell dafür umzubauen. Die starken Korrosionsschäden an Rahmen und Wagenkasten hätten jedoch einen fast vollständigen Neubau erforderlich gemacht, somit wäre eine solche Rekonstruktion zu kostenaufwendig geworden.

Wie aber sieht es bei den Modelleisenbahnen aus? Auch hier wurden von den Wagenmeistern an den älteren Modellen des öfteren Schäden festgestellt. So beschloß man, diese Wagen in das allumfassende Rekonstruktionsprogramm aufzunehmen und stellte dafür erhebliche Mittel zur Verfügung. Ein späterer Einsatz dieser Wagen ist sowohl in Eilzügen, im Städteschnellverkehr als auch im Ersatz für Verbrennungstriebwagen vorgesehen. Die Einrichtung eines Steuerwagens ermöglicht den Einsatz im Wendezugbetrieb.

Mit der Rekonstruktion wird es möglich, die Vorteile dieses Reisezugwagens von seiten seiner Leichtbauweise und der großen Türkapazität mit den Vorzügen der Neubaufahrzeuge unter größtmöglicher Kosteneinsparung zu paaren. Sowohl der Aufsatz eines Tonnendaches als auch die Anbringung von Gummiwülsten und nicht zuletzt der Einbau moderner Fenster und Türen geben dem Fahrzeug ein modernes Äußeres.

Durch den Einbau neuer Kupplungen und Puffer wird bei größeren Gleisradien das „Puffer an Puffer fahren" möglich. Mit der Installation einer Innenbeleuchtung und dem Einbau einer Inneneinrichtung wird dem Fahrzeug ein modernes Aussehen verliehen.

Anleitung zum Umbau

Zur Rekonstruktion unserer Mitteleinstiegwagen benötigen wir Laubsäge, Nadelfeilen, Drillbohrer, Furnierhölzer, Sperrholzreste, Kugelschreiberminen, Messingblechstreifen, Plastekleber, Celluloid, entsprechende Farben und diverse Fertigteile. Die Arbeiten sind verhältnismäßig einfach und unkompliziert und somit auch von einem weniger geübten Modelleisenbahner auszuführen.

Nachdem wir das Dach abgenommen haben, werden die Drehgestelle demontiert (Lösen der Nieten), die Puffer durch vorsichtiges Herausdrehen gelöst und die Cellonstreifen herausgenommen. Nun werden mit der Nadelfeile alle vorstehenden Teile des äußeren Wagenkastens (wie Fensterbretter, Nieten, Längszierstreifen usw.) außer den Türgriffen entfernt, so daß er ein glattes Äußeres aufweist. Danach werden entsprechend Bild 1 mit der Laubsäge folgende Schnitte ausgeführt:

a) Normalwagen A_1, B, 2 × C

b) Steuerwagen A_2^2, B, 2 × C
(am linken Ende die Pufferbohle stehen lassen)

Die somit entstehenden Einzelteile werden danach wie folgt zusammengefügt:

Steuerwagen (Bild 2)

Zunächst werden das rechte Endteil mit dem um 180° gedrehten Mittelteil wieder zusammengesetzt. Es entsteht dadurch eine Folge von einer engen Tür, sechs Fenster, einer doppelten Mitteltür und einem Fenster. Die sich ergebende Nahtstelle wird mittels eines Papp- oder Sperrholzstreifens am inneren Wagenboden verstärkt.

Zur Verbindung des nunmehr bestehenden großen Wagenteils mit dem Endteil werden die zwei Türteile (1) in Bild 5 und der Wagenboden (2) zusammengesetzt. Anschließend daran werden die drei Teile des

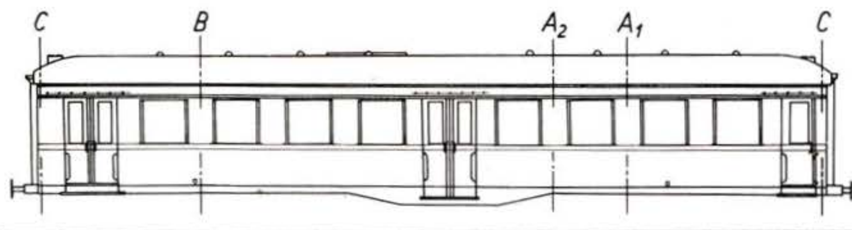


Bild 1 Mitteleinstiegwagen vor dem Umbau mit Angabe der Schnitte

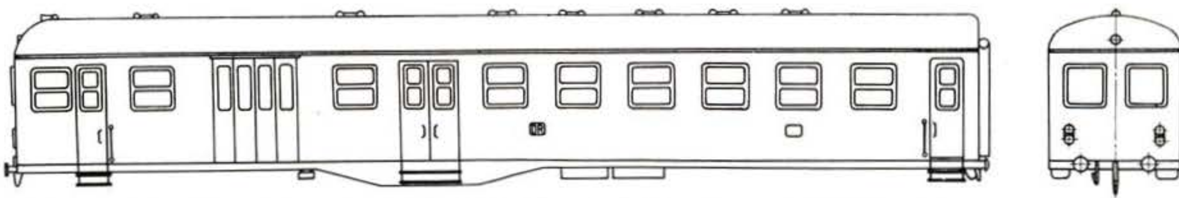


Bild 2 Steuerwagen, Seiten- und Stirnansicht

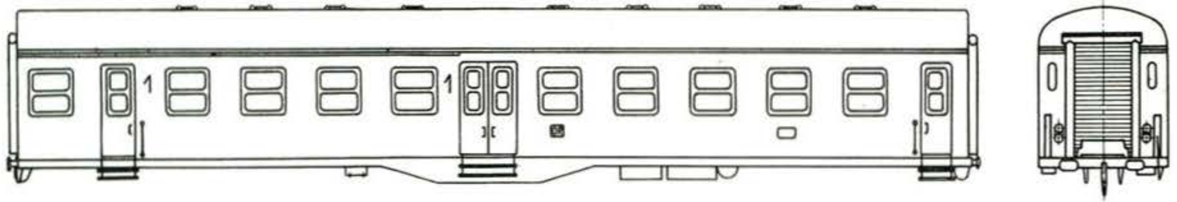


Bild 3 Normalwagen, Seiten- und Stirnansicht

Wagenkastens zusammengesetzt und verleimt. Auch hier kann durch Einlegen eines Papp- oder Sperrholzstreifens der Wagenboden verstärkt werden, wodurch der gesamte Wagenkasten wesentlich stabiler wird. Nunmehr werden die Stirnwände (3 und 4) eingesetzt. Jetzt werden am steuerabteilseitigen Ende der Längswand die Türen bis zur Fensterunterkante mittels Furnierholz zugesetzt. Daran anschließend werden die neu auszufeilenden Fenster fertiggestellt und das Türfenster geschaffen (auf durchgehenden glatten Wagenkasten achten!). Auch hier sind mit Hilfe von Furnierhölzern die entsprechenden Ausbesserungen vorzunehmen. Im Folgenden können dann die vorgefertigten Fensterrahmen eingesetzt und die Türgriffe, Haltestangen, Trittbretter usw. angebracht werden. An die Stirnwand des Steuerwagens sind nunmehr die Pfuffer und der Zughaken, die Luftleitungen usw. anzubringen. Im Wageninneren können die Einrichtungen und Trennwände sowie die Zugspitzenbeleuchtung eingesetzt werden. Nach der Montage der Drehgestelle (verschrauben oder vernieten, dabei auf die Dreipunktlagerung achten!) kann der Dachaufbau, der mit Lüftern versehen wurde, aufgesteckt und verschraubt werden. Im hohlen Tonnendach läßt sich mühelos die Innenbeleuchtung unterbringen.

Ist der Wagen in seinem Äußeren fertiggestellt, erfolgt nach einer entsprechenden Korrektur der Nahtstellen und Verfeinerung einzelner Details der Anstrich und die Beschriftung. Die Türen werden dabei mittels schwarzer Striche markiert und die Gummiwülste an der Tür ebenfalls dargestellt. Nach erfolgtem Anstrich werden die Fensterstreifen eingesetzt.

Normalwagen (Bild 3)

Hier werden ebenfalls als erstes das rechte Wagenende mit dem gedrehten Mittelteil neu zusammengesetzt. Das hier einzusetzende Teilstück umfaßt $1^1/_2$ Fenster. Es ist sowohl möglich, dieses Teil eines weiteren Wagens durch Abtrennen zu entnehmen oder dieses Teilstück selbst herzustellen (5 und 6). Das linke Wagenende wird nach dem Zusammenbau insofern bearbeitet, daß an Stelle der Doppeltür ein Fenster tritt und daß aus dem breiten Fenster das schmale Türfenster sowie ein Teil des nächsten Normalfensters gefertigt wird. Dies geschieht wiederum mittels Furnierholz. Anschließend werden die neuen Stirnwände eingesetzt. Da die Wagen zumeist im Verband laufen werden, macht es sich nur an ein bis zwei Wagen erforderlich, die Stirnwände mit Fenstern und Zugschlußsignalen zu versehen. Die Stirnwandtür wird mit einer herabgelassenen Jalousie angedeutet. Ansonsten erfolgt der Aufbau dieses Wagens in seinen Feinheiten analog der Baubeschreibung des Steuerwagens.

Sollte es geplant sein, diese Rekowagen mit der alten Kupplung laufen zu lassen, so dürfen bei der Ausführung der Schnitte C die Pufferbohlen nicht mit abgetrennt werden. Die Kupplungen können am Drehgestell verbleiben. Sollte demgegenüber ein enges Kuppeln bei kleinen Gleisradien erreicht werden, muß eine bewegliche Pufferbohle angebracht werden.

Bei einer kurzgekuppelten Zugeinheit macht es sich auch im Modell erforderlich, daß zum einen sowohl die Puffer als auch der Zughaken gefedert werden, zum anderen breitere Pufferteller vorhanden sein müssen. Damit wird erreicht, daß im Bogen ein gewisser seitlicher Ausgleich erfolgen kann und ein Überklettern und Einhaken der Puffer vermieden wird. Diese Umstände zwingen uns zu dem Zugeständnis, die Puffer selbst etwas überdimensional zu gestalten.

Der gesamte Aufbau der Pufferbohle einschließlich der Zug- und Stoßvorrichtung wird im Bild 4 dargestellt

Bild 4 Pufferbohle mit Puffer und Kupplung

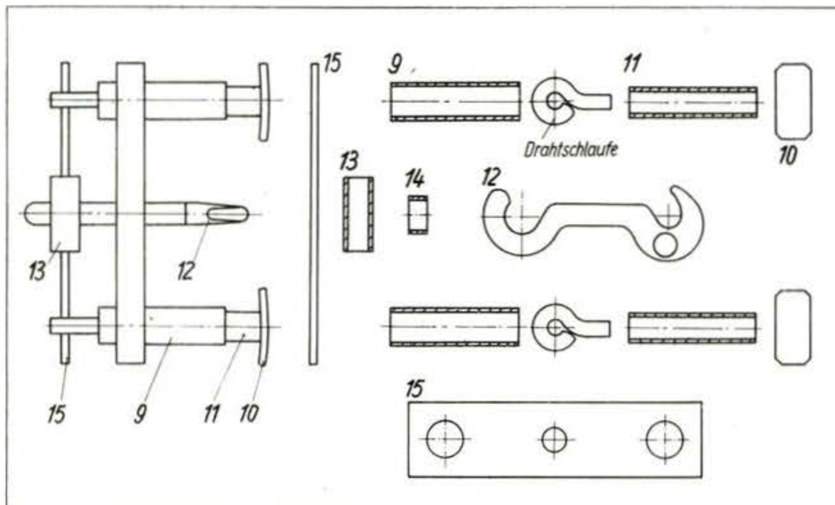
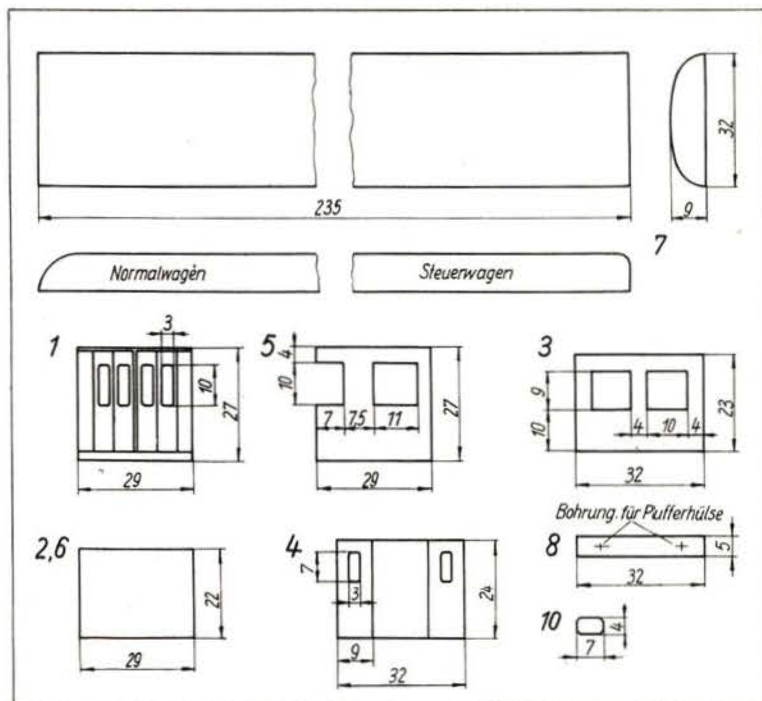


Bild 5 Die Einzelteile



und im folgenden erläutert. In den zugeschnittenen und vorgebohrten Sperrholzstreifen (8) werden die Hülsen der Puffer (9), die aus einer Kugelschreibermine hergestellt sind, eingeleimt. Danach werden die Puffer, nachdem die Teller (10) auf die Stößel (11) aufgelötet wurden, in diese Hülsen eingeschoben. Der vorgefertigte Zughaken (12), der aus einem Kupferdraht getrieben wurde, wird ebenfalls durch die in die Pufferbohle eingesetzte Öse (13) hindurchgeschoben und die Hülse (14), die für die Aufnahme der Feder benötigt wird, eingelötet. Zuletzt wird ein federnder Stahldraht (15) in diese Hülsen und die in die Stößel eingezogenen Drahtschleifen eingezogen (analog der Ausgleichpuffer der Deutschen Reichsbahn). Nunmehr können an die Pufferbohle die Luft- und Heizschläuche usw. angesetzt werden, die Farbgebung erfolgen und der Einbau in den Wagenkasten bzw. an das Drehgestell vorgenommen werden. Nach straffer Kupplung der Wagen mittels einer Kupplungsöse (16) wird ein elastisches Zusammenwirken zwischen den Puffern und der Kupplung erreicht.

Die Fensterrahmen (17 und 18) können auf verschiedene Art hergestellt oder sogar auf deren Einbau verzichtet werden. Die einfachste Form ist das Ausschneiden von Papprahmen, die hinter die Wagenwand zu kleben sind. Der geübtere Bastler wird sich diese Rahmen entweder aus einem Messingblech aussägen oder aus einer Metallfolie ausstanzen und prägen. Danach werden diese Rahmen in die Wagenwand eingesetzt und verklebt.

Das Wagendach (7) wird aus einem Stück Sperrholz ausgearbeitet. Am Steuerwagen hat dabei der Einbau der dritten Signallaterne und der Signalpfeife zu erfolgen.

Zur Vervollständigung einer Zugeinheit bleibt es jedem Modelleisenbahner überlassen, neben den bestehenden Normalwagen eventuell auch noch einen Speisewagen durch Rekonstruktion herzustellen. Dazu wird an Stelle der doppelten Mitteltür nur ein großes Fenster eingesetzt.

Nach Abschluß der geplanten Rekonstruktionsmaßnahmen hat der Modelleisenbahner wieder einmal eine kleine Lücke im vorhandenen Wagenpark geschlossen.

Stückliste zum Bauplan

Lfd. Nr.	Benennung	Werkstoff	Abmessungen
1	Seitenwandteil Steuerwagen	Sperrholz	29 × 27 × 1,2
2	Bodenteil	Sperrholz	29 × 22 × 1,5
3	Stirnwand Steuerabteil	Sperrholz	32 × 23 × 3,0
4	Stirnwand	Sperrholz	32 × 24 × 3,0
5	Seitenwandteil Normalwagen	Sperrholz	29 × 27 × 1,2
6	Bodenteil	Sperrholz	29 × 22 × 1,5
7	Dach	Sperrholz	235 × 32 × 9,0
8	Pufferbohle	Sperrholz	32 × 5 × 1,5
9	Pufferhülse	Messingrohr	3 ∅ 7 lg.
10	Pufferteller	Messingblech	7 × 4 × 0,5
11	Pufferstößel	Messingrohr	2 ∅ 9 lg.
12	Zughaken	Kupferdraht	0,7 ∅
13	Öse	Messingrohr	2 ∅ 5 lg.
14	Hülse	Messingrohr	2 ∅ 5 lg.
15	Feder	Stahldraht	0,5 ∅ 24 lg.
16	Kupplungsöse	Kupferdraht	0,7 ∅
17	Fenster, groß	Metallfolie	
18	Fenster, klein	Metallfolie	

„Sachsenmeister" - Erzeugnisse

für Einzel- und Gemeinschaftsanlagen, Spur H0 und TT

Moderne Straßenleuchten
Signalbrücken
Lichtsignale
Formsignale

und jetzt auch
Lichtsignale für Spur N

Verlangen Sie diese bei Ihrem Fachhandel!

„SACHSENMEISTER" METALLBAU – Kurt Müller KG, 9935 Markneukirchen/Sa

---

Das führende Fachgeschäft in Karl-Marx-Stadt

Für die Freunde der Modelleisenbahn halten wir ein umfangreiches Angebot von Modellbahnen und Zubehör bereit.

Wir führen
Erzeugnisse der Nenngrößen H0, TT und N
Komplette Anlagen und Einzelstücke
Zubehör für alle Größen in reicher Auswahl

Unser Kundendienst: **Nachnahmeversand**



„modellbahn"
901 Karl-Marx-Stadt, Augustusburger Str. 26
Tel. 4 12 29

Bastlerbedarf aus dem

KONSUM

59 Eisenach, Dr.-W.-Külz-Straße 11 a

Modellbahnen – Geschenkkartons
Triebfahrzeuge u. sämtl. Zubehör
für die Spuren H0 – TT – N
sowie Bastlerbedarf
für **Flug- u. Schiffsbaumodelle**

Vertragswerkstatt
für elektromechanische Spielwaren



MODELLE

Unsere Neuentwicklungen 1966/67

haben schon großen Beifall gefunden.



Auch Sie werden viel Freude daran haben. Alle Bausätze sind jetzt mit vielen Plasteteilen ausgestattet. Damit ist ein Höchstmaß an Naturtreue erreicht. – **Es ist eben alles dran!**

Bahnhof „Hasselbach"	**6,30 MDN**	**2 Wohnhäuser**	**5,95 MDN**
Stellwerk und Bahnwärterwohnhaus	**5,70 MDN**	**Neue Siedlung**	**5,15 MDN**
2 Einfamilienhäuser	**5,90 MDN**	**Geschäftshaus m. Garage**	**4,30 MDN**
		Neue Fabrik	**6,70 MDN**





Fordern Sie kostenlosen Prospekt. Er informiert Sie über unser großes Sortiment.













H. AUHAGEN KG, 9341 MARIENBERG (ERZGEB.)

Mut zum Eigen(nach)bau?

Eine Anregung unseres ČSSR-Freundes Ing. J. Jesdinsky – Briefmarkenmotive der ČSSR ermöglichen erfahrenen Modelleisenbahnern den Nachbau alter und moderner Lokbaureihen.

Es wird wohl kaum einen Modelleisenbahner geben, der an Dinge vorübergehen kann, die in Beziehungen zur Eisenbahn stehen. Zweifellos interessieren ihn damit auch immer wieder die Lok- und Wagentypen, die in nicht geringer Zahl im Markenbild der verschiedenen Postverwaltungen auftauchen. Bei uns in der ČSSR gibt es viele Modelleisenbahner, die sich dabei recht genau solche im Markenbild gezeigten Modelle betrachten und – zum eigenen Nachbauen dieser Typen angeregt werden. sehr aufschlußreich ist dafür eine ČSSR-Markenausgabe „Lokomotiven" aus dem Jahre 1966. Sie zeigt die erste tschechische Lokomotive aus dem Jahre 1841 – die AJAX, dann die KARLSTEJN um 1865, und demgegenüber moderne Dampfloks aus dem Jahr 1946 für Güter- bzw. Schnellzugverkehr. Zwei weitere Werte weisen auf die wachsende Bedeutung der Elektrifizierung (E 699.0) und auf den Einsatz der Dieselloks (T 669.0) hin.

Diese Grafiken lassen sehr gut die Details der Lokomotiven erkennen und ermöglichen ein umkopieren auf Pauspapier bzw. können durch Fotoreproduktionen guten Anschauungsunterricht für diese ČSSR-Modelle bilden. Erfahrene Modellbauer können dabei die Maße der Lokmodelle errechnen und sind auch in der Lage, daß im Markenbild gezeigte als Modell umzusetzen.



Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau —Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.

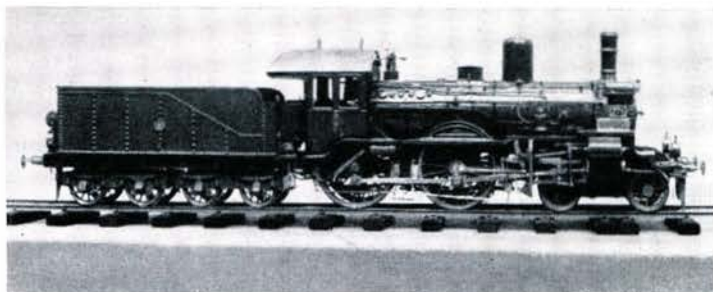


Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach, Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck. Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex. P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Don Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Selbst gebaut



1



2

3



4

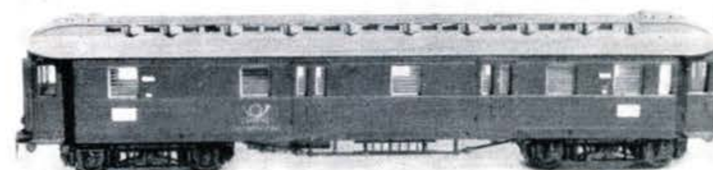


Bild 1 Genau im Maßstab 1 : 45 (Nenngröße 0) baute sich Herr Musikdirektor Werner Steinbruch dieses Modell der ehemaligen preußischen S 3. Das Vorbild hat die Achsfolge 2'Bn2v und wurde etwa 1902 von der Firma Henschel & Sohn, Kassel, erbaut

Foto: Werner Steinbruch, Glauchau

Bild 2 Unter den geschickten Händen des Herrn Schönfeld (Senior) entstand die originalgetreue Nachbildung des Empfangsgebäudes „Kurort Oybin" in der Nenngröße H0. Bauvorlagen waren acht Fotografien, die vor Jahren „mit ausdrücklicher Genehmigung des Bahnhofsvorstehers" aufgenommen wurden

Foto: Rolf Schönfeld (Junior), Markkleeberg

Bild 3 Schon viele Straßenfahrzeuge „frisierten" die Mitglieder des Modellbahn-Zirkels Klubhaus der Jugend, Tambach-Dietharz. Aus der Fülle der Fahrzeuge sei ein Zigaretten-Transportwagen vorgestellt. Ein Ausschnitt von einer „Karo"-Schachtel fand hier eine gute Verwendung

Foto: Heinz Gläßer, Tambach-Dietharz

Bild 4 Ein Umbau-Postwagen der ehemaligen Preußischen Staatseisenbahn. Das Modell wurde gebaut von Herrn Michael Malke, Leipzig, aus einem H0-Reisezugwagen der Firma Schicht

Foto: Michael Malke, Leipzig

